Der Adler

BERLIN, 25. JULI 193

Heft 12 Preis 20 Pf
frei Haus 22 Pf

HERAUSGEGEBEN UNTER
MITWIRKUNG DES REICHS-
LUFTFAHRTMINISTERIUMS

Sonderheft

Die deutschen Flieger im Weltkrieg

Nach einer farbigen Zeichnung von Professor Adolf Schorling

http://mirageswar.com/

Vor 25 Jahren

von Generaloberst **MILCH**

Staatssekretär der Luftfahrt und Generalinspekteur der Luftwaffe

Im August 1914 zog die deutsche Fliegertruppe — erst 1910 auf der Militärfliegerschule Döberitz aus der Taufe gehoben — zum Schutz der deutschen Heimat aus mit: 34 Feldfliegerabteilungen zu je 6 Flugzeugen, 7 Festungsfliegerabteilungen zu je 4 Flugzeugen und 8 Etappenflugzeugparken. Das war die ganze Streitmacht Deutschlands zur Luft, zu der nur noch einige Lenkluftschiffe, Feld- und Festungsluftschifferabteilungen und Ballonabwehrkanonen hinzuzurechnen waren. Und als des Krieges Stürme schwiegen, als verräterische Gewalten die deutsche Armee zwangen, im Felde unbesiegt die Waffen niederzulegen, da meldete die deutsche Fliegertruppe 13100 Tote, Verwundete und Vermißte von insgesamt 17 000 im Flugdienst ausgebildeten Offizieren, Unteroffizieren und Mannschaften. Das sind harte Zahlen. Sie beweisen zweierlei: die ungeheure Entwicklung der Fliegerei im Weltkrieg und die gewaltige Steigerung ihrer Bedeutung für die gesamte Kriegsführung bei einer gleichzeitigen Unterteilung ihrer Verwendung für die verschiedensten Aufgaben, aber auch den rücksichtslosen und heldischen Einsatz unserer Flieger, die — gegen eine vielfache Übermacht kämpfend — siegten und starben.

Als sich in den grauen Novembertagen des Jahres 1918 das große Drama vollzog, mußten auch die deutschen Flieger den Luftraum preisgeben, den sie bis zuletzt beherrscht und mit Leib und Leben verteidigt hatten. Aus dem Furioso des allgemeinen Zusammenbruchs klangen hell und eine bessere Zukunft verheißend die Stimmen wahrer Männer und Soldaten, die auch in diesen trübsten und dunkelsten Stunden ihren Glauben an ihr Deutschland nicht verloren.

Ein Hermann Göring, der letzte Kommandeur des ruhmreichen Richthofen-Geschwaders, das er entgegen dem Befehl nicht auslieferte, sondern geschlossen in die Heimat zurückführte, sprach bei dem Abschied von seinen Kameraden: „Der Kampf mit den Waffen ist beschlossen; es erhebt sich, so wir wollen, der neue Kampf der Grundsätze, der Sitten und des Charakters." Und er gab seinen Kameraden das Gelöbnis, daß er nicht ruhen und rasten werde, bis ein neues „Geschwader Richthofen" aus den Trümmern aufsteigen werde zu neuem sieghaftem Flug für ein neues Deutschland.

Hermann Göring hat seinen Schwur gehalten. Als nach vierzehn Jahren harten Ringens unser Führer Adolf Hitler die nationalsozialistische Bewegung zum Siege und zur Macht führte, wurde Hermann Göring — der stets getreue Paladin seines Führers — der erste Reichsminister der Luftfahrt, und als im Frühjahr 1935 auf den Befehl des Führers die Fesseln der Wehrlosigkeit fielen, als eine deutsche Luftwaffe entstand, ward Hermann Göring ihr Oberbefehlshaber, und ihr erstes Geschwader erhielt den Namen „Jagdgeschwader Richthofen". So vollendet sich in diesem ersten Soldaten und Feldmarschall des Dritten Reiches die Brücke vom Einst zum Jetzt. Mit ihm ist der Geist der Flieger des Weltkrieges überkommen auf die junge Mannschaft der neuen deutschen Luftwaffe — der Geist der Einsatzbereitschaft bis zum Letzten, der stählerne Wille: Alles für Deutschland!

Für die Männer der Luftwaffe des nationalsozialistischen Deutschlands kommt aber eines hinzu: eine geistige und seelische Gewißheit, die ihren kämpferischen Vorbildern aus den Jahren 1914—1918 fehlte und fehlen mußte. Die Männer unserer heutigen Luftwaffe wissen: Hinter uns steht ein in Geist, Willen und Tat geschlossenes Volk, geeint im Nationalsozialismus, in unwandelbarer Treue zu der Idee unseres Führers, verschworen dem ewigen Deutschland. So ist heute unsere heilige Überzeugung: Deutschland, das deutsche Volk und sein Führer lieben wahrhaft den Frieden, aber ebenso ist es unser felsenfester Glaube: Unbezwingbar ist Deutschland, unbesiegbar seine Waffe zur Luft!

Die erste deutsche

von Generalmajor Haehnelt

Chef der Kriegswissenschaftlichen Abteilung der Luftwaffe

Luftwaffe

Vor Ausbruch des Weltkrieges wurden im Zeitraum weniger Jahre in entsagungsvoller und wagemutiger Arbeit die festen tragfähigen Grundlagen geschaffen, ohne die der gewaltige Ausbau der Luftwaffe, der nach Kriegsausbruch sofort einsetzte, nicht möglich gewesen wäre.

Es war das lenkbare Luftschiff, das zunächst dazu bestimmt schien, ein erfolgversprechendes Kriegsmittel zu werden. Auf die Entwicklung kriegsbrauchbarer Luftschiffe richteten sich daher zuerst die Bestrebungen der Heeresverwaltung. Die großen Fahrten der Zeppelin-Luftschiffe in dem für das Flugwesen epochemachenden Jahre 1908 und vor allem auch spätere Fahrten ließen die Hoffnungen, die auf das Lenkluftschiff gesetzt wurden, gerechtfertigt erscheinen. Aber in demselben Jahre 1908 begannen auch die Leistungen des Flugzeuges sich so rasch zu steigern, daß eine baldige Verwendbarkeit im Dienste des Heeres zu erwarten stand. Nach Überwindung mancher Fehlschläge und Enttäuschungen begann 1910 der Aufbau des deutschen Heeresflugwesens, der in den folgenden Jahren rasch und zielsicher fortgesetzt wurde. Bei Kriegsausbruch stand eine festgefügte Truppe in der Stärke von fünf Flieger-Bataillonen (vier preußische und ein bayerisches Flieger-Bataillon) zur Verfügung.

Wer heute die Flugzeuge aus der Anfangszeit der Fliegerei betrachtet, muß die Leistungen vorbehaltlos anerkennen, die mit diesen unzulänglichen Maschinen erzielt wurden. Als kriegsbrauchbar galten im Jahre 1913 Typen, die eine Steighöhe von 2000 m, eine Fluggeschwindigkeit von 80 bis 100 km/st, eine Flugdauer von drei bis vier Stunden und eine Tragfähigkeit von rund 300 kg aufwiesen.

Bis zum Weltkriege hatte die deutsche Fliegertruppe den Vorsprung, den die Franzosen in der Technik bis dahin besaßen, im allgemeinen eingeholt; auch zahlenmäßig standen sich beide Gegner an der Westfront mit annähernd gleichen Kräften, nämlich mit rund 175 frontverwendungsfähigen Flugzeugen, gegenüber.

Deutschland mobilisierte für die Ost- und Westfront im ganzen 33 Feldflieger-, acht Festungs-Fliegerabteilungen mit insgesamt 230 Flugzeugen erster Linie und acht Etappen-Flugzeugsparks. Eine Mobilisierung der Luftfahrtindustrie war nicht geplant; die Frage des Ersatzes von Material und Personal nicht genügend geklärt. Und doch gelang die gewaltige Entwicklung der deutschen Luftstreitkräfte im Weltkriege, die dem Feinde trotz seiner zahlenmäßigen Überlegenheit oft den Sieg entwinden konnten.

Die deutsche Leistung in organisatorischer und technischer Beziehung wird am besten klar auf Grund der Zahlen, die den Stand der deutschen Luftstreitkräfte am Ende des Krieges, November 1918, kennzeichnen:

Bei Abschluß des Waffenstillstandes verfügte die Fliegertruppe des Feldheeres an allen Truppen insgesamt über 294 Abteilungen und Staffeln mit einem Sollbestande von rund 2700 Flugzeugen. Das fliegende Personal dieser Verbände zählte rund 4500 Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften als Flugzeugbeobachter, Flugzeugführer, Fliegerschützen, Funker und Bordmonteure.

Diese außerordentlich materielle Entwicklung allein wäre jedoch nicht ohne den Geist möglich gewesen, der die deutsche Fliegertruppe beseelte; es war der Geist der Front, der bestimmte und Richtung wies. Anfang August 1914 rückte die Fliegertruppe als reine Aufklärungstruppe ins Feld. Noch unbekannt in ihrer Leistungsfähigkeit, verschaffte sie sich bald Anerkennung

Der Feldflugplatz einer Jagdstaffel an der Westfront Aufn. Scherl

Vormarsch bei Tannenberg! Ein einzelner Flieger über den endlosen Strom der Kolonnen Zeichnung Werner

bei Führung und Truppe. Als der Aufklärung der erdgebundenen Waffen, also besonders der Kavallerieaufklärung, am feindlichen Feuerschleier ein blutiges Halt geboten wurde, gab es nur noch eine Möglichkeit, in die Maßnahmen des Gegners Einblick zu gewinnen, nämlich aus dem Raume über und hinter dem Schlachtfelde.

Dies gelang der deutschen Fliegertruppe vollkommen; die Karten des Gegners wurden aufgedeckt und der eigenen Führung eine Grundlage für ihr Handeln gegeben. Das Bild wäre noch vollkommener gewesen, wenn alle Lufterkundungsergebnisse an eine Zentralstelle zur Auswertung weitergegeben worden wären. Diese fehlte, da die Fliegertruppe keine Waffenvorgesetzten hatte. Erst im Herbst 1914 wurden die Stabsoffiziere der Flieger bei den Armee-Oberkommandos ernannt, im März 1915 wurde schließlich die Stelle des Feldflugchefs geschaffen. Wie das deutsche Heer, so setzte natürlich auch der Gegner Luftaufklärung ein. Aus dem Bestreben, die gegnerische Luftaufklärung zu verhindern, entstand der Kampf von Flugzeug zu Flugzeug im Raume und die Flugabwehr von der Erde aus. 1914 waren die Flugzeuge unbewaffnet; die Besatzungen besaßen nur Waffen zum Selbstschutz bei Notlandungen in Feindesland. Der Gegner dagegen verfügte über luftgekühlte leichte MG, er hatte freies Schußfeld nach vorn aus seinen Gittertypen heraus. So übernahm er zunächst die Führung in der Flugzeugbewaffnung, bis im Frühjahr 1915 auch die deutschen Flugzeuge mit einem leichten MG bestückt wurden. Dies aber hatte den Nachteil, daß es vom Beobachter, dessen Sitz hinter dem des Flugzeugführers

Jagdeinsitzer Albatros D V mit 160-PS-Mercedes-Motor, das 1917 meistverwendete Jagdflugzeug

Jagdeinsitzer der Siemens-Schuckert-Werke mit 180-PS-Siemens & Halske-Motor, die letzte Konstruktion des Krieges, die erst im Oktober 1918 an die Front kam

Ein ebenfalls bewährtes Bombenflugzeug, die „Friedrichshafener" G 3 mit zwei Mercedes-Motoren von je 260 PS (Baujahr 1917/18)

Zweisitzer „Halberstädter" CL II mit 160-PS-Mercedes-Motor, das Flugzeug der Schlachtflieger, die unmittelbar in den Erdkampf eingriffen und der stürmenden Infanterie das Feld freifegten (Baujahr 1917/18)

Der Aufklärer LVG C V mit 200-PS-Benz-Motor (1916/17)

Die berühmte Gotha, das Großflugzeug Gotha G V mit zwei Mercedes-Motoren von je 260 PS (Baujahr 1916/17). Mit diesem Flugzeug waren die Bombengeschwader der Obersten Heeresleitung ausgerüstet, die ihre Angriffe nach London und Paris flogen

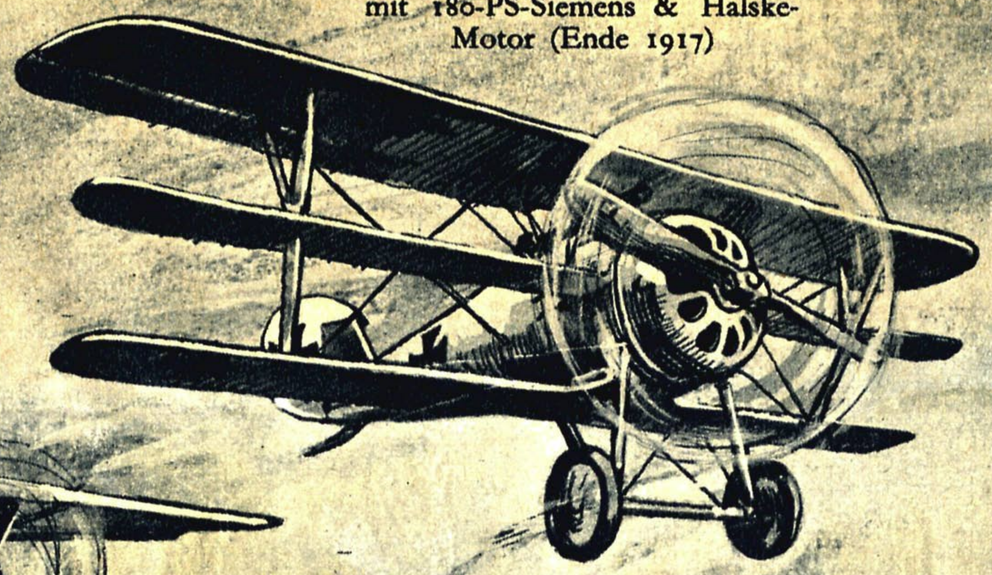
Aufklärer Rumpler C I mit 160 PS Mercedes (1915)

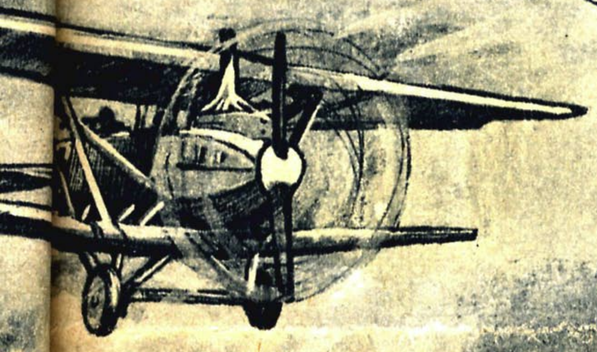
LVG (Luftverkehrsgesellschaft) C I mit 150-PS-Motor, das im Jahre 1915 meistverwendete Aufklärungsflugzeug, ein bewährtes Baumuster, das noch bis Kriegsende auf den Fliegerschulen benutzt wurde

Ago C I mit 150 PS Benz, ein Doppelrumpf - Aufklärungsflugzeug des Jahres 1915

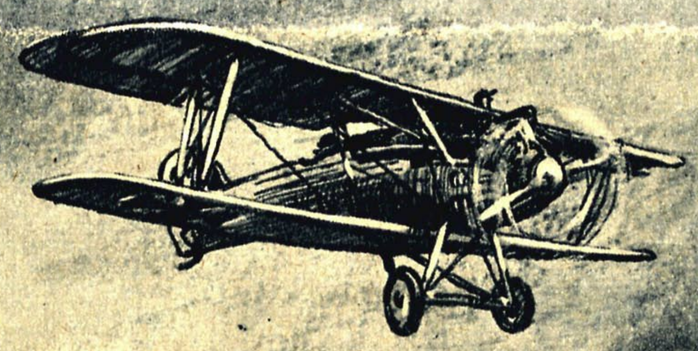
Die deutschen Flug

Pfalz-Dreidecker, Jagdflugzeug mit 180-PS-Siemens & Halske-Motor (Ende 1917)

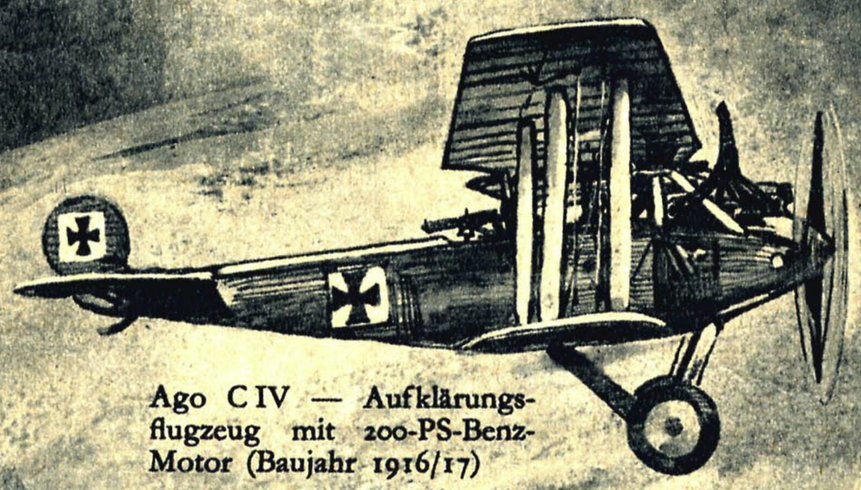




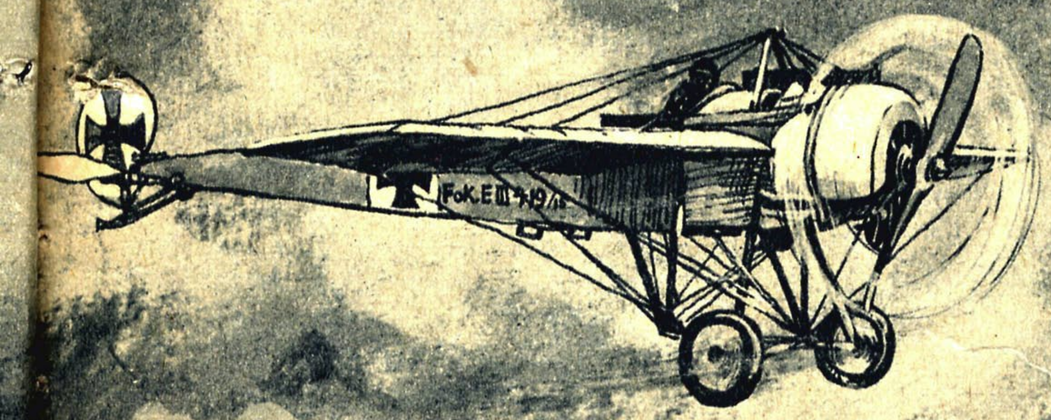
Junkers J I mit 200 PS Benz, das berühmte gepanzerte Infanterie-flugzeug, das, in Erdnähe fliegend, die Verbindung mit der stürmenden Infanterie hielt (Baujahr 1917)

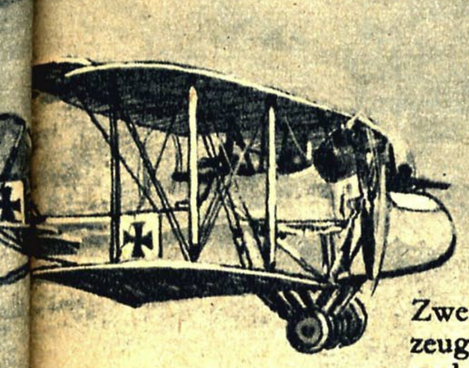


Jagdeinsitzer Roland D VI mit 160-PS-Mercedes - Motor (1917)



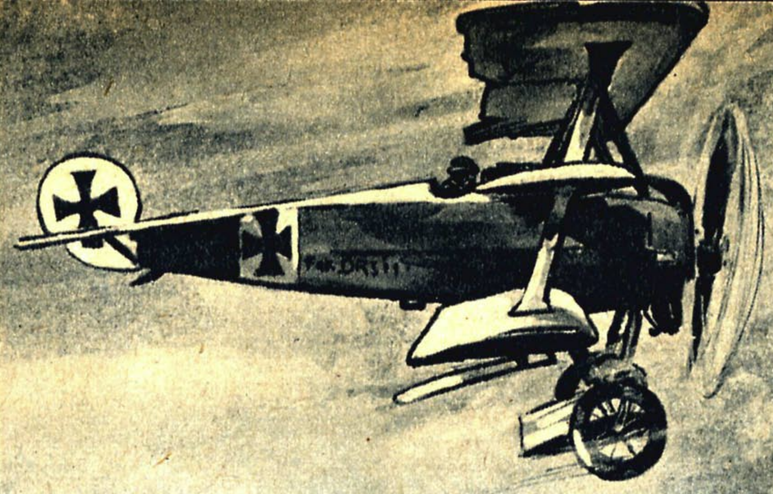
Ago C IV — Aufklärungs-flugzeug mit 200-PS-Benz-Motor (Baujahr 1916/17)



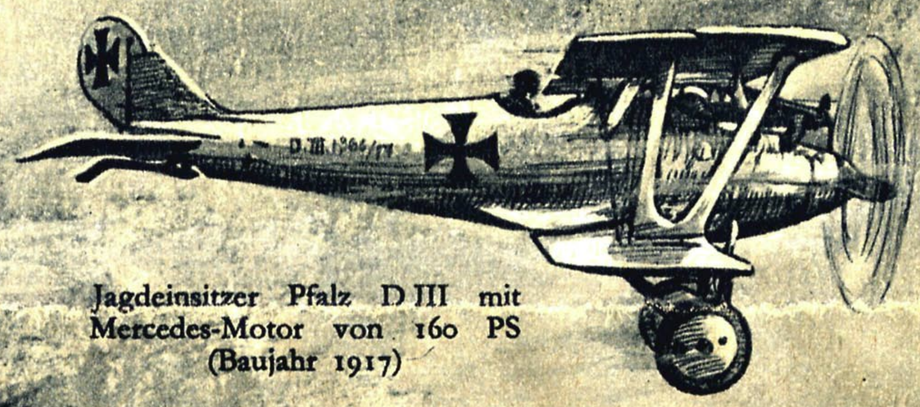


Zweimotoriges Bombenflug-zeug für Führer, Beobachter und MG - Schützen, AEG G III, mit 2 Mercedes-Motoren von je 220 PS, eines der ersten Großflugzeuge (1915/16)

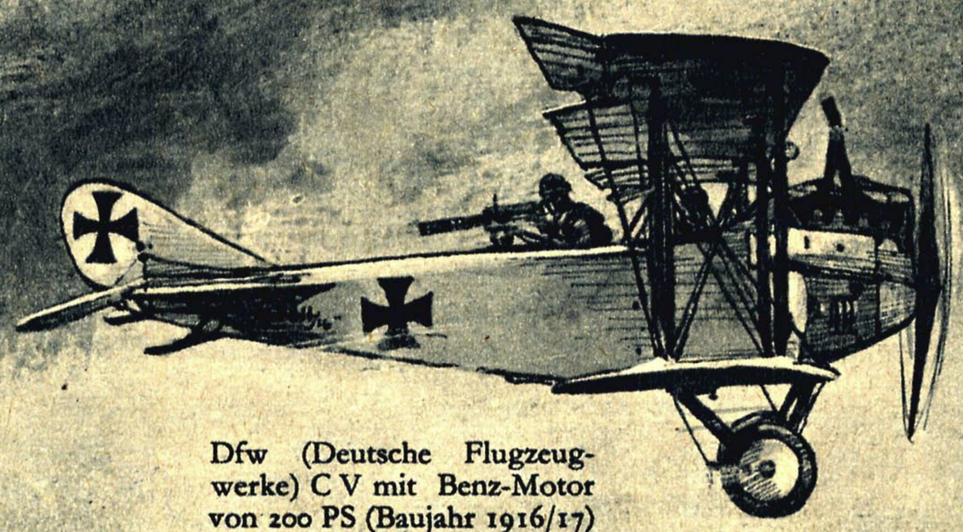
Das Flugzeug Immelmanns, der Fokker - Eindecker mit Oberurseler Motor von 100 PS, das erste deutsche Flugzeug, bei dem das MG durch den Propellerkreis schoß



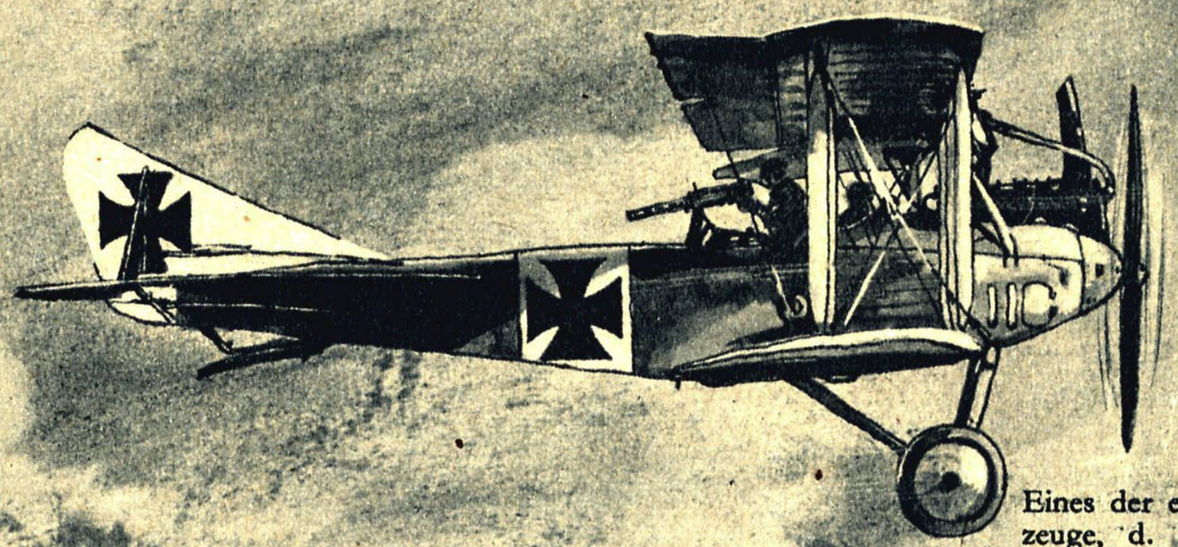
Fokker-Dreidecker, Jagdeinsitzer mit französischem Le Rhône - Motor von 110 PS, aus Beutebeständen, Ende 1917. Diesen Dreidecker flog Richthofen



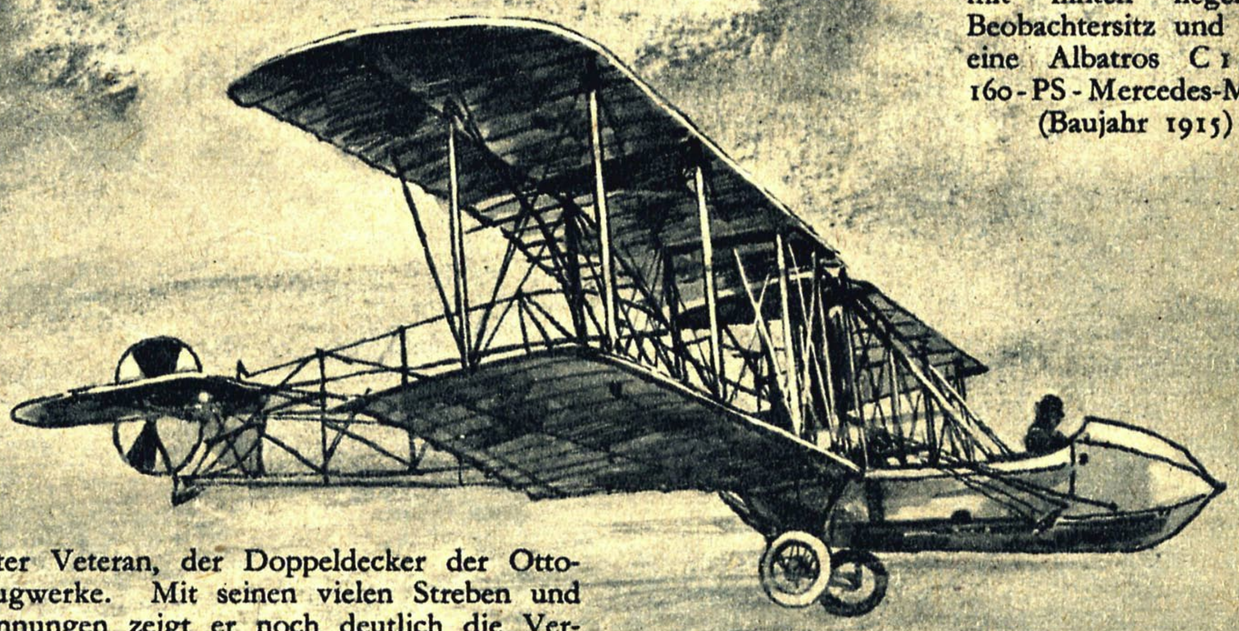
Jagdeinsitzer Pfalz D III mit Mercedes-Motor von 160 PS (Baujahr 1917)



Dfw (Deutsche Flugzeug-werke) C V mit Benz-Motor von 200 PS (Baujahr 1916/17)



Eines der ersten C-Flug-zeuge, d. h. Flugzeuge mit hinten liegendem Beobachtersitz und MG, eine Albatros C I mit 160 - PS - Mercedes-Motor (Baujahr 1915)



Ein alter Veteran, der Doppeldecker der Otto-Flugzeugwerke. Mit seinen vielen Streben und Verspannungen zeigt er noch deutlich die Verwandtschaft mit den ersten Formen der Flugzeuge

zeuge des Weltkrieges

Sonderzeichnung für den „Adler“ von M. Ludwig

lag, nur nach hinten und seitwärts genutzt werden konnte. Ein Angriff war daher nicht möglich, denn das Flugzeug mußte zum Schusse wenden. Den unwissenden Zuschauern auf der Erde schien es daher oft so, daß der deutsche Flieger den Kampf meiden wollte. Bis zur Einführung des starr eingebauten, durch den Propellerkreis schießenden MG mußten die Flieger diese unberechtigten Vorwürfe hinnehmen.

Den Aufklärungsflugzeugen lag nicht nur ihr eigener Schutz ob, sondern sie mußten zunächst auch die Bekämpfung der feindlichen Aufklärung übernehmen. Das wurde grundsätzlich anders, als das Jagdflugzeug entstand.

Die Luftaufklärung wurde schließlich, als der Kampf zum Stellungskrieg erstarrte, immer umfassender. Gleichzeitig wuchsen die Schwierigkeiten bei der Durchführung der Erkundung. Sie wurde durch die nunmehr einsetzende stärkere Erdabwehr mit Flak, deren Leistungen sich stetig steigerten, in größere Höhen getrieben. Was das Auge nicht mehr erspähen konnte, mußte mit der Lichtbildkamera festgelegt werden. Die Lufterkundung erstreckte sich von der eigenen Front, deren Tarnung zu überprüfen war, über das feindliche Frontsystem auf die Stellungen der Artillerie, auf Lager und Zufahrtswege zum Schlachtfelde. Sie erfaßte das rückwärtige Gelände mit seinen Truppenlagern, Lazaretten, Flughäfen und Depots. Weit hinter der Front mußten Zufahrtstraßen, Eisenbahn- und Kanalverkehr beobachtet werden. Alles war in Statistiken zu erfassen, um eine sichere Kontrolle über Veränderungen zu haben. Es entstanden Bildstellen bei jeder Fliegerabteilung, bei den Gruppenführern der Flieger und den Kommandeuren der Flieger. Sie bearbeiteten in enger Fühlung mit den Luftschiffern und den Artillerie-Kommandeuren die Lagekarten und registrierten die feindliche Artillerietätigkeit. Große Verantwortung lastete somit auf den Aufklärungsfliegern, aber diese Verantwortung spornte sie an, alle Kraft einzusetzen, um den erdgebundenen Waffen den Kampf zu ermöglichen und zu erleichtern.

In schweren Kampftagen waren oft alle Verbindungen der vorderen Frontlinie abgerissen. Auch hier suchte man Hilfe bei den Fliegern. Die Sonderaufgaben, die entstanden, führten zur Schaffung von Artilleriefliegern und Infanteriefliegern. Je enger die Kampfkameradschaft sich gestaltete, desto erfolgreicher wurde der Kampf.

Der Infanterieflieger stellte fest, wo die vorderste Linie kämpfte. Das Sperrfeuer konnte ihr dann Hilfe bringen. Er gab der Infanterie das Vertrauen wieder, daß sie im Trichterfelde nicht verlassen lag, sondern Hilfe bekam, wo es nur sein konnte. Oft genug brachte er die Hilfe in Form von Munition, Proviant, Verbandsmitteln und Meldungen, die abgeworfen wurden.

Der Artillerieflieger stellte den Aufmarsch der feindlichen Artillerie in ihren verdeckten und getarnten Stellungen fest; er lenkte das eigene Feuer auf feuernde gegnerische Batterien; die Feuerwirkung leitete er durch die neu eingeführte Funkentelegraphie. Die Lichtbilder zeigten genau die feindlichen Artilleriestellungen und gaben Unterlagen für das eigene Artillerie- und Minenwerferschießen. Die Luftkartenbilder, die entstanden, ergänzten die oft unzulänglichen Kartenwerke und ermöglichten so erst ein Präzisionsschießen.

Über dem Schlachtfelde wirkten taktische Aufklärungs-, Infanterie- und Artillerieflieger eng zusammen; sie ergänzten sich mit den ständigen Beobachtungen der Fesselballone und Artillerie-Meßtruppe.

Aber ohne Kampf waren diese Aufgaben nicht zu erfüllen. Andererseits mußte dem Gegner die Durchführung der gleichen Aufgaben erschwert werden. So wurde auch die Jagdwaffe immer wichtiger. Aus den Luftgefechten entwickelten sich schließlich die Luftschlachten. Anfangs, als im Jahre 1915 die ersten Jagdflugzeuge mit dem starr eingebauten MG auf dem Schlachtfeld eintrafen, wurde der Feind von einzelnen Jagdfliegern im Pürschflug aufgesucht und bekämpft. Boelcke und Immelmann wurden die Vorkämpfer. Bald aber mußten die bisher auf die Fliegerabteilungen verteilten Jagdflieger zusammengefaßt werden, um durch ein ausgebautes Nachrichtennetz bessere Kenntnis über die Frontlage zu erhalten und so zweckmäßiger und mit zusammengefaßten Kräften den zahlenmäßig überlegenen Gegner bekämpfen zu können. Es wurde im Kettenflug gestartet.

Anfang 1916 ergab sich die Notwendigkeit, die Jagdflieger in Gruppen zusammenzufassen. So wurde in der Schlacht von Verdun auf dem Ost- und Westufer der Maas je eine Jagdgruppe gebildet, die später zu Jagdstaffeln zusammengefaßt wurden.

Um den Kampf im Luftraume noch einheitlicher zu gestalten, wurden schließlich in den Sommekämpfen 1916 beschleunigt Jagdstaffeln aufgestellt. Boelcke übernahm die Jagdstaffel 2. Diese Kämpferschar schulte er in erfolgreichen Luftkämpfen zu einem Verbande, der die Hohe Schule für den Luftkampf überhaupt wurde. Aus ihr sind die erfolgreichsten Jagdflieger hervorgegangen, so der große Meister Manfred Freiherr von Richthofen.

Die Bedeutung der Jagdwaffe läßt sich aus ihrem Wachstum erkennen; die anfänglich kleine Zahl von Staffeln stieg bis auf 81 Frontstaffeln im November 1918. Aus einer Reihe von Staffeln waren drei Jagdgeschwader (zu je vier Staffeln) gebildet worden; Jagdgruppen-Kommandeure leiteten den einheitlichen Kampf an Fronten, an denen sich mehrere Jagdstaffeln befanden.

Die Zuspitzung und Verschärfung des Kampfes um den Luftraum zeigt die große Luftschlacht über Le Cateau im März 1918, bei der unter Führung des Rittmeisters Freiherrn von Richthofen das Jagdgeschwader 1 ein englisches Aufklärungs- und Bombengeschwader sprengte. Diese Luftschlacht schuf eine der Vorbedingungen für die Tarnung des Aufmarsches zur Großen Schlacht in Frankreich März 1918.

Die Kämpfe an der Somme 1916 hatten aus Mangel an Jagdfliegern zunächst einen Schutz der Aufklärungsflieger durch Schutzstaffeln notwendig gemacht, die aus den Kampfgeschwadern geschaffen wurden. Diese neugebildeten Schutzstaffeln hatten auch in den Erdkampf einzugreifen, wenn es die Lage erforderte.

Mit der Vermehrung der Jagdflieger konnten die Schutzstaffeln als Schlachtstaffeln für den unmittelbaren Erdkampf eingesetzt werden. Die Versteifung der Kämpfe führte auch hier zur Bildung von Geschwadern; Schlachtgeschwader flogen erstmalig im März 1918 über der stürmenden Infanterie gegen den Feind und bekämpften dessen Reserven, MG-Nester und feuernde Batterien mit Wurfgranaten und MG. Bis Kriegsende haben 38 Schlachtstaffeln der Infanterie die wertvollsten Dienste in ihrem schweren Kampfe leisten können. Aber nicht gering sind auch ihre Erfolge gegen feindliche Flieger, die sie angriffen, wenn sie sie über dem Schlachtfelde fanden.

Schon 1914 wurde die Initiative zum Bombenkrieg ergriffen und die Brieftauben-Abteilung O (Ostende) in Flandern aufgestellt. Sie sollte nach Besitzergreifung der Küste London angreifen. Dieses Ziel wurde indessen nicht erreicht, da die damaligen E-Flugzeuge für solche Fernflüge nicht geeignet waren und vor allem auch zu geringe Bombentragkraft besaßen. Nur einzelne erfolgreiche Bombenflüge auf Dünkirchen waren ihnen beschieden. Sie waren jedoch eine wertvolle Reserve für die Oberste Heeresleitung, die sie an entscheidende Kampffronten verlegte. Sommer 1915 wurde deshalb eine Brieftauben-Abteilung M (Metz) gegründet, die zunächst ihre Bomben auf die Flughäfen um Nancy abwarf, von wo die feindlichen Geschwader zu Angriffen auf das lothringische Industriegebiet starteten.

Diese Erfolge veranlaßten die Vermehrung der Kampfgeschwader auf sechs bis zum Frühjahr 1916. Sie kämpften erfolgreich an allen Brennpunkten der Front, zerstörten zahlreiche feindliche Depots und verursachten schwere Verkehrsstörungen beim Feinde. Wenn sie nicht größere Erfolge aufweisen konnten, so lag das an den noch nicht sehr leistungsfähigen Flugzeugen.

Wie erwähnt, wurden sie im Sommer 1916 teilweise in Schutzstaffeln umgeformt. Gleichzeitig wurden zu dieser Zeit die neuen Bombengeschwader mit tragfähigen G-Flugzeugen, die auch eine größere Flugweite hatten, aufgestellt. Der Einsatz der Bomber für den operativen Luftkrieg begann mit den Angriffen des Bombengeschwaders 3 auf London, anderer Geschwader auf Paris und die wichtigsten Rüstungs- und Aufmarschzentren in Nordfrankreich. Sie konnten große Erfolge für sich buchen, z. B. in Calais in der Nacht vom 11. zum 12. August 1918.

Neben den Leistungen der Fliegertruppe des Heeres darf die Tätigkeit der Marine-Luftwaffe nicht übergangen werden. In der Nordsee und in der Ostsee, am Kanal, in den Gewässern des Orients, an den Dardanellen, in Bulgarien und in Rumänien, ja selbst im Fernen Osten, in Tsingtau, haben sich die Marineflieger in der Offensive und in der Defensive bewährt. Bemerkenswert ist, daß sie sich in Flandern auch über der Landfront einsetzten. Das Marine-Jagdgeschwader unter Führung von Leutnant z. See Sachsenberg brachte 77 gegnerische Flugzeuge und sieben Fesselballone zum Abschuß.

Mit der Entwicklung der Fliegerwaffe ist die Entwicklung der Flak eng verbunden. Die Bezeichnung der Bombenverbände als „Brieftaubenabteilungen" erfolgte aus Gründen der Tarnung. Im August 1914 waren nur 18 Ballonabwehrkanonen, davon sechs auf Kraftwagen vorhanden. Bei Schluß des Krieges feuerten etwa 1500 Flak und 1000 Flugabwehrmaschinengewehre, unterstützt von etwa 1500 Flakscheinwerfern. Gegen 1800 feindliche Flieger wurden a geschossen. Nie festzustellen aber bleibt die Zahl derer, die im angeschossenen Flugzeug die Erfüllung ihres Auftrages aufgeben mußten oder die das Flakfeuer über die eigenen Linien zurücktrieb. Den zuverlässigsten Maßstab für den Erfolg der Flakwaffe gibt die Flughöhe der feindlichen Flieger: Sie stieg von etwa 1000 m im Jahre 1914 auf 5000 m zu Ende des Krieges. Damit waren

FORTSETZUNG AUF SEITE 40

1000 kg „Liebesgaben" für den Feind
Archiv Schmidt

Das Riesenflugzeug der Siemens-Schuckert-Werke aus dem Jahre 1918 mit 4 Mercedes-Motoren von je 160 PS. Es fand als Nachtbombenflugzeug Verwendung

Fokker D VII mit 160-PS-Mercedes-Motor, das Jagdflugzeug des letzten Kriegsjahres. Auf ihm ist Richthofen gefallen, auf ihm wurden die großen Luftsiege des Jahres 1918 errungen

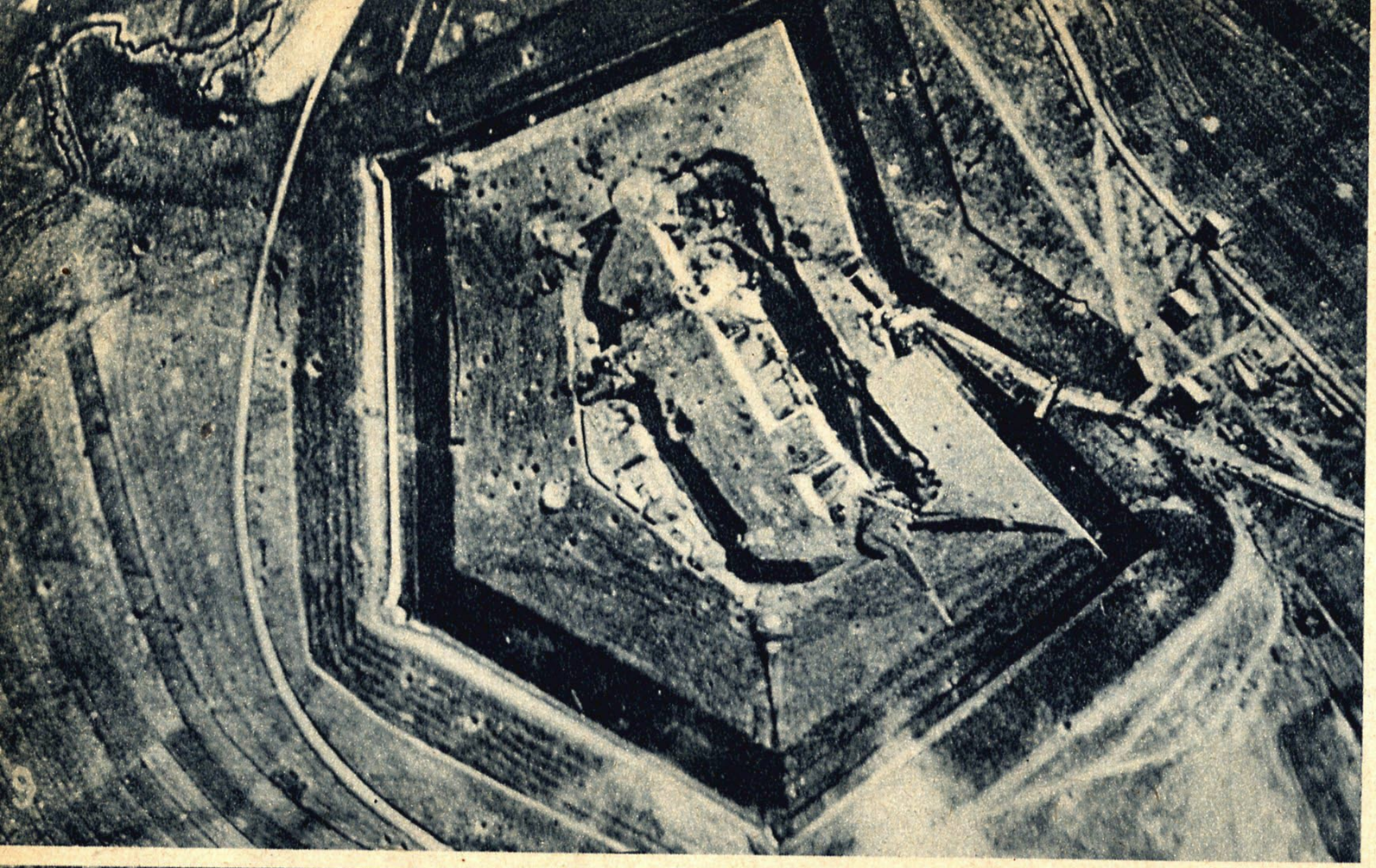
Der Aufklärer der Hannoverschen Waggonfabrik C L IIIa mit 180-PS-Argus-Motor (Baujahr 1918)

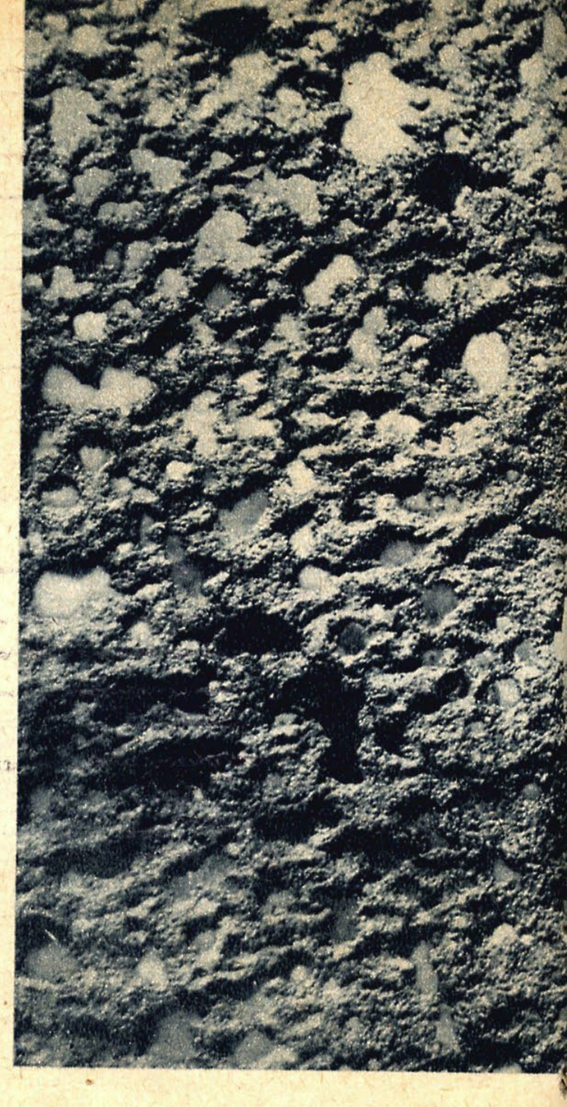
Das erfolgreiche Seekampfflugzeug Hansa Brandenburg W 12, 150-PS-Benz-Motor (1916), eine Konstruktion von Prof. Ernst Heinkel

Rs II, das erste mehrmotorige Großflugboot im Dienste der Kriegsmarine, eine Dornier-Konstruktion des Jahres 1916

Hansa Brandenburg Seekampf-Eindecker W 29, ebenfalls eine Heinkel-Konstruktion (1917)

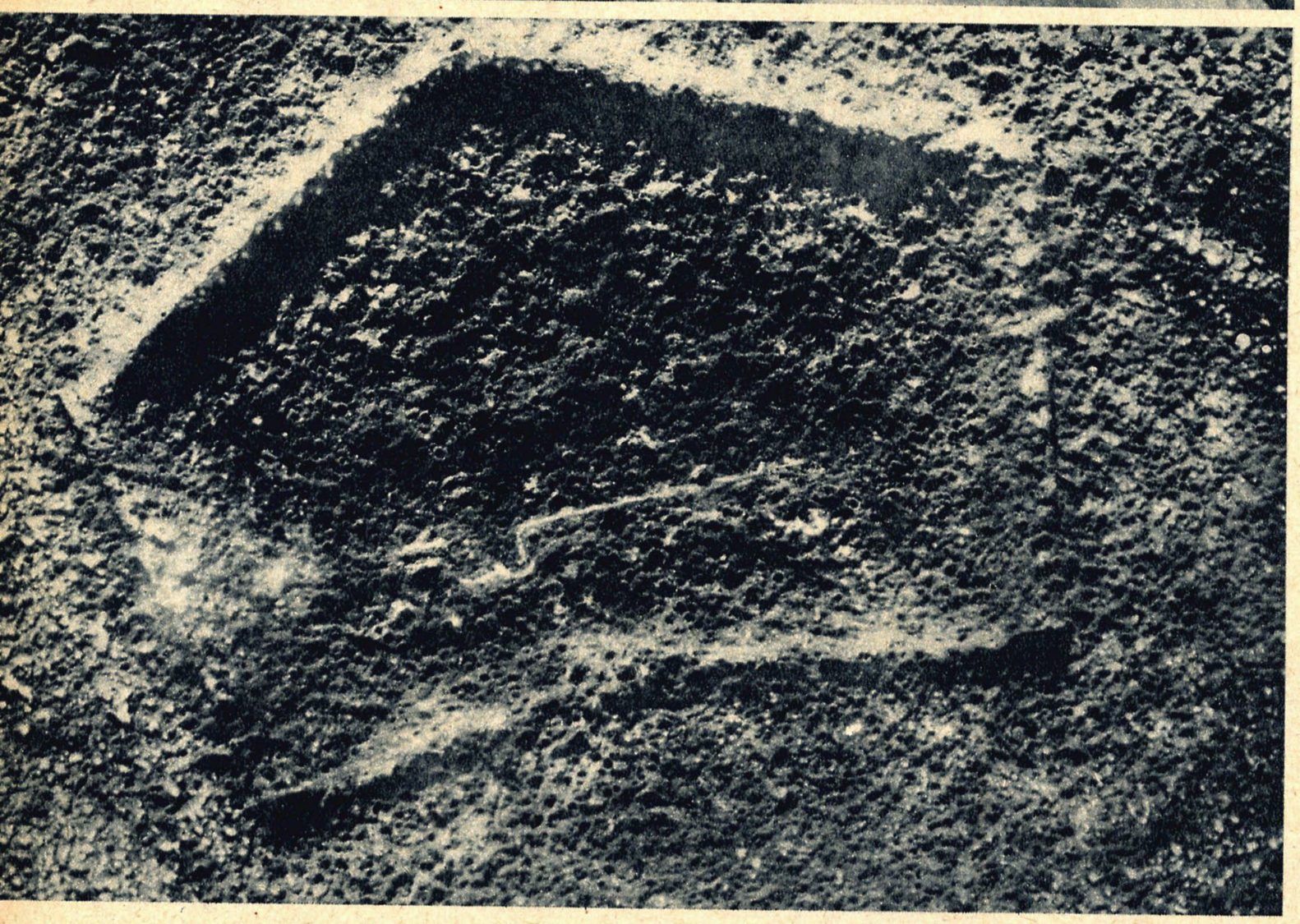
Der Hochseeaufklärer des Flugzeugbaues Friedrichshafen, Baujahr 1918. Dieses Flugzeug war bekannt durch seine große Seetüchtigkeit





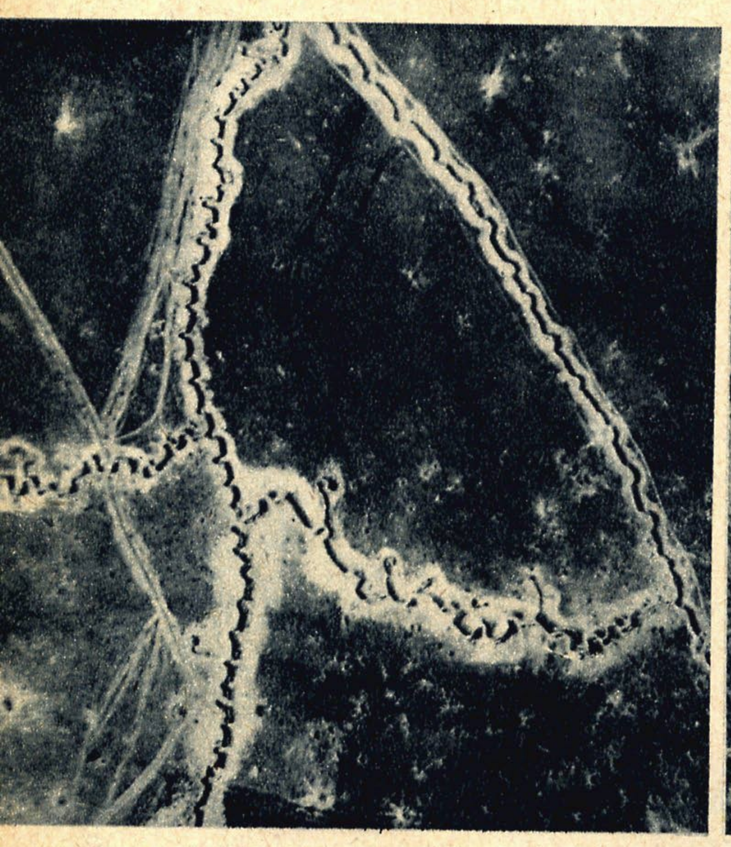
Links: Fort Douaumont vor und nach der Verdunschlacht. Das obere Bild läßt alle Einzelheiten der Festungsanlage erkennen. Der Douaumont lag zwar schon vor der im Frühjahr 1916 einsetzenden deutschen Verdunoffensive im Bereich der deutschen Artillerie. Nennenswerte Zerstörungen wurden aber nicht hervorgerufen. Wie anders zeigt sich der blutgetränkte Berg nach den schweren Kämpfen des Jahres 1916. Ein einziges, von schweren und schwersten Granaten immer wieder durchwühltes Trichterfeld, eine Mondlandschaft, die gerade noch die Umrisse des Forts erkennen läßt

Rechts: Flandernschlachtfeld! In dieser immer wieder zerpflügten Todeslandschaft haben unsere Soldaten jahrelang dem Ansturm eines übermächtigen Feindes standgehalten



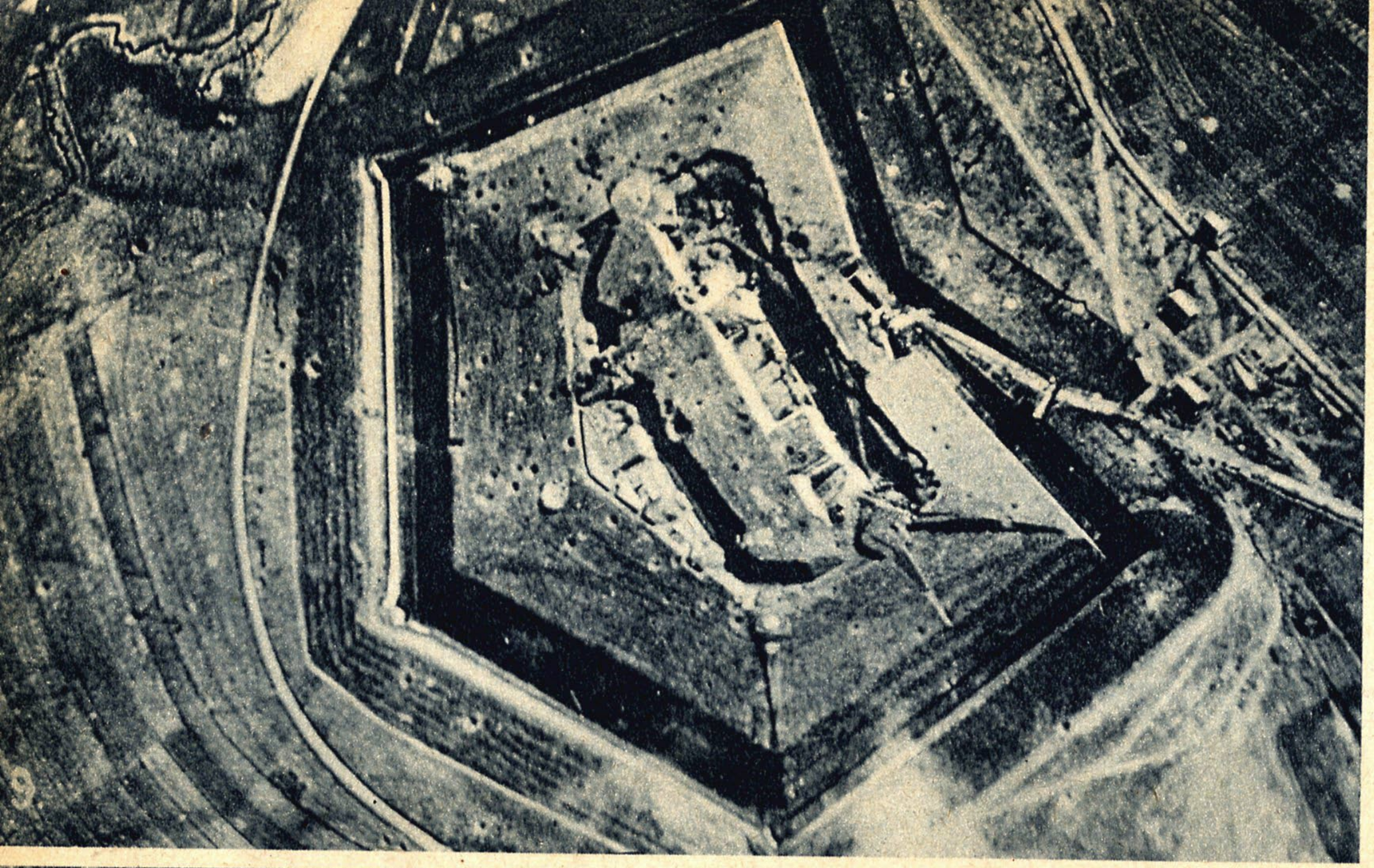
Der Krieg

Anders als der Infanterist, dessen Blickfeld sich auf die nächste Umgebung seines Standorts beschränkte, sah der Flieger den Krieg. Ihm allein erschloß die gequälte Erde ihr wahres Antlitz. Das Luftbild hat es für immer festgehalten



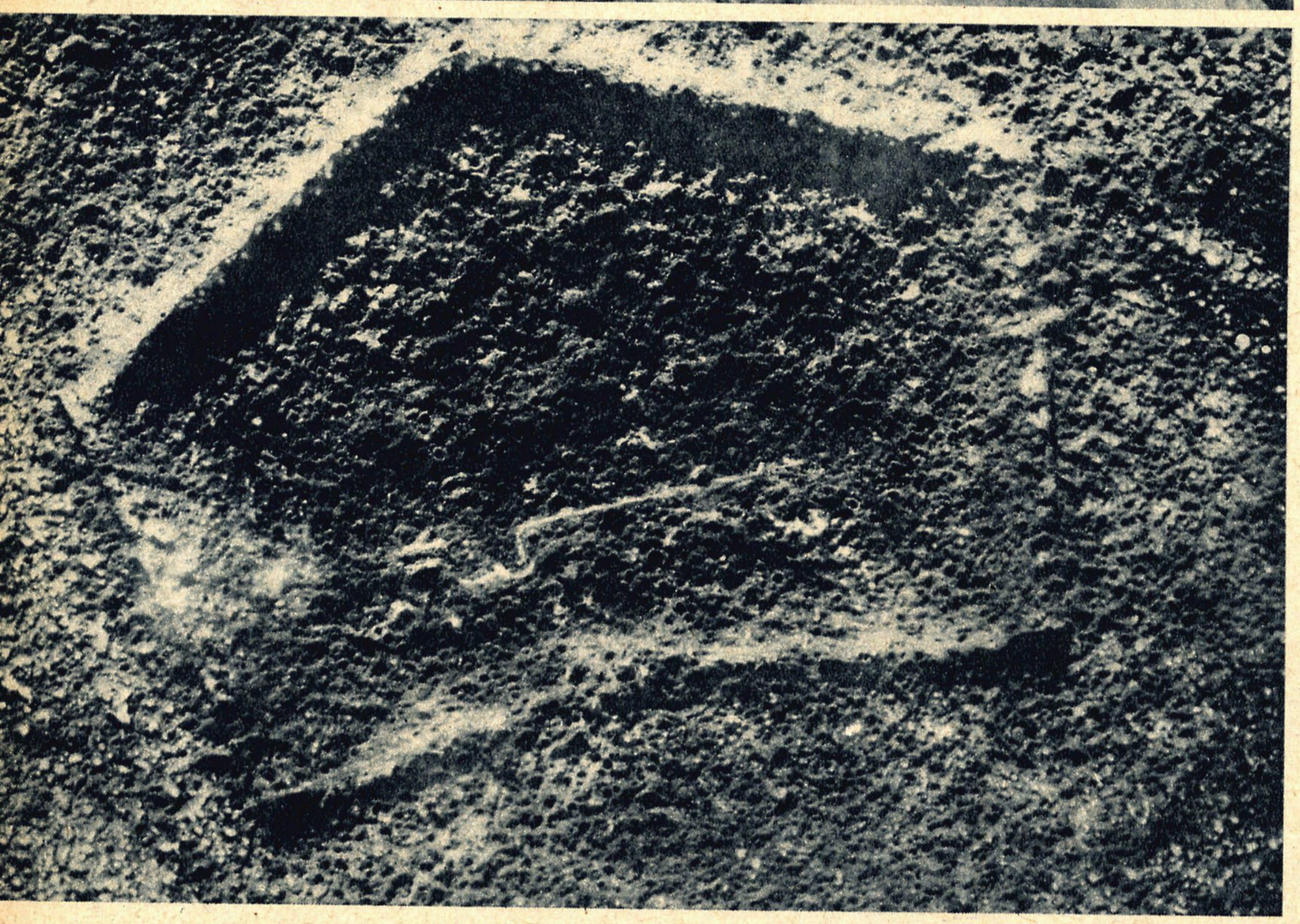
Auch diese beiden Bilder zeigen die verheerende Wirkung des Trommelfeuers. Links die wohlausgebauten Stellungen. Das rechte Bild zeigt die gleiche Grabenanlage, nachdem ein Großangriff über sie hinweggebraust ist. Die Schützengräben selbst wären unter dem Hagel der Geschosse verschwunden, wenn sie nicht von den Grabenbesatzungen in zermürbender Arbeit instand gehalten worden wären

Deutscher Fesselballon im Trichtergelände



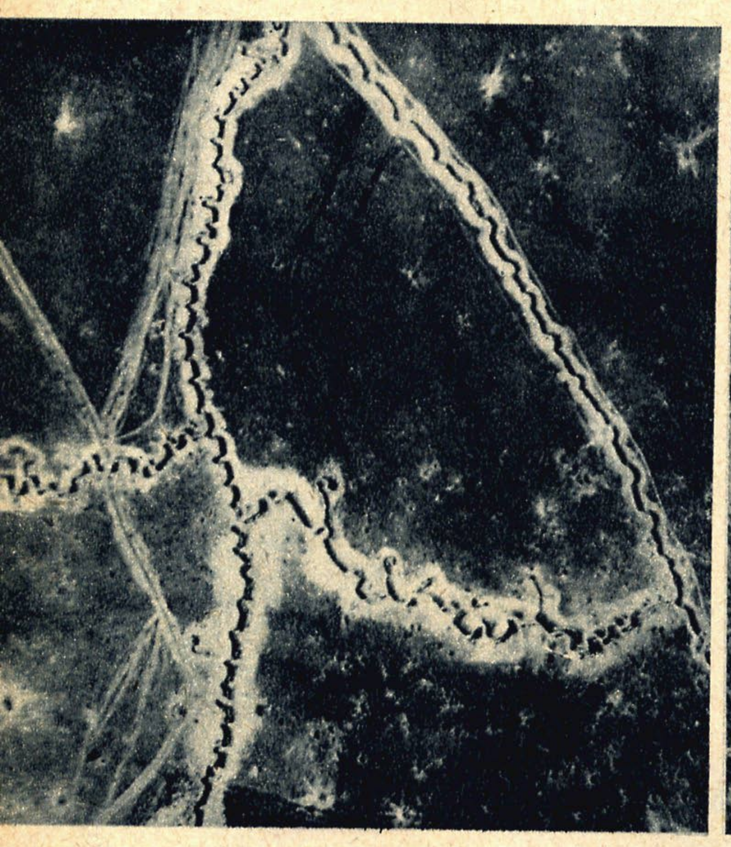
Links: Fort Douaumont vor und nach der Verdunschlacht. Das obere Bild läßt alle Einzelheiten der Festungsanlage erkennen. Der Douaumont lag zwar schon vor der im Frühjahr 1916 einsetzenden deutschen Verdunoffensive im Bereich der deutschen Artillerie. Nennenswerte Zerstörungen wurden aber nicht hervorgerufen. Wie anders zeigt sich der blutgetränkte Berg nach den schweren Kämpfen des Jahres 1916. Ein einziges, von schweren und schwersten Granaten immer wieder durchwühltes Trichterfeld, eine Mondlandschaft, die gerade noch die Umrisse des Forts erkennen läßt

Rechts: Flandernschlachtfeld! In dieser immer wieder zerpflügten Todeslandschaft haben unsere Soldaten jahrelang dem Ansturm eines übermächtigen Feindes standgehalten



Der Krieg

Anders als der Infanterist, dessen Blickfeld sich auf die nächste Umgebung seines Standorts beschränkte, sah der Flieger den Krieg. Ihm allein erschloß die gequälte Erde ihr wahres Antlitz. Das Luftbild hat es für immer festgehalten



Auch diese beiden Bilder zeigen die verheerende Wirkung des Trommelfeuers. Links die wohlausgebauten Stellungen. Das rechte Bild zeigt die gleiche Grabenanlage, nachdem ein Großangriff über sie hinweggebraust ist. Die Schützengräben selbst wären unter dem Hagel der Geschosse verschwunden, wenn sie nicht von den Grabenbesatzungen in zermürbender Arbeit instand gehalten worden wären

Deutscher Fesselballon im Trichtergelände

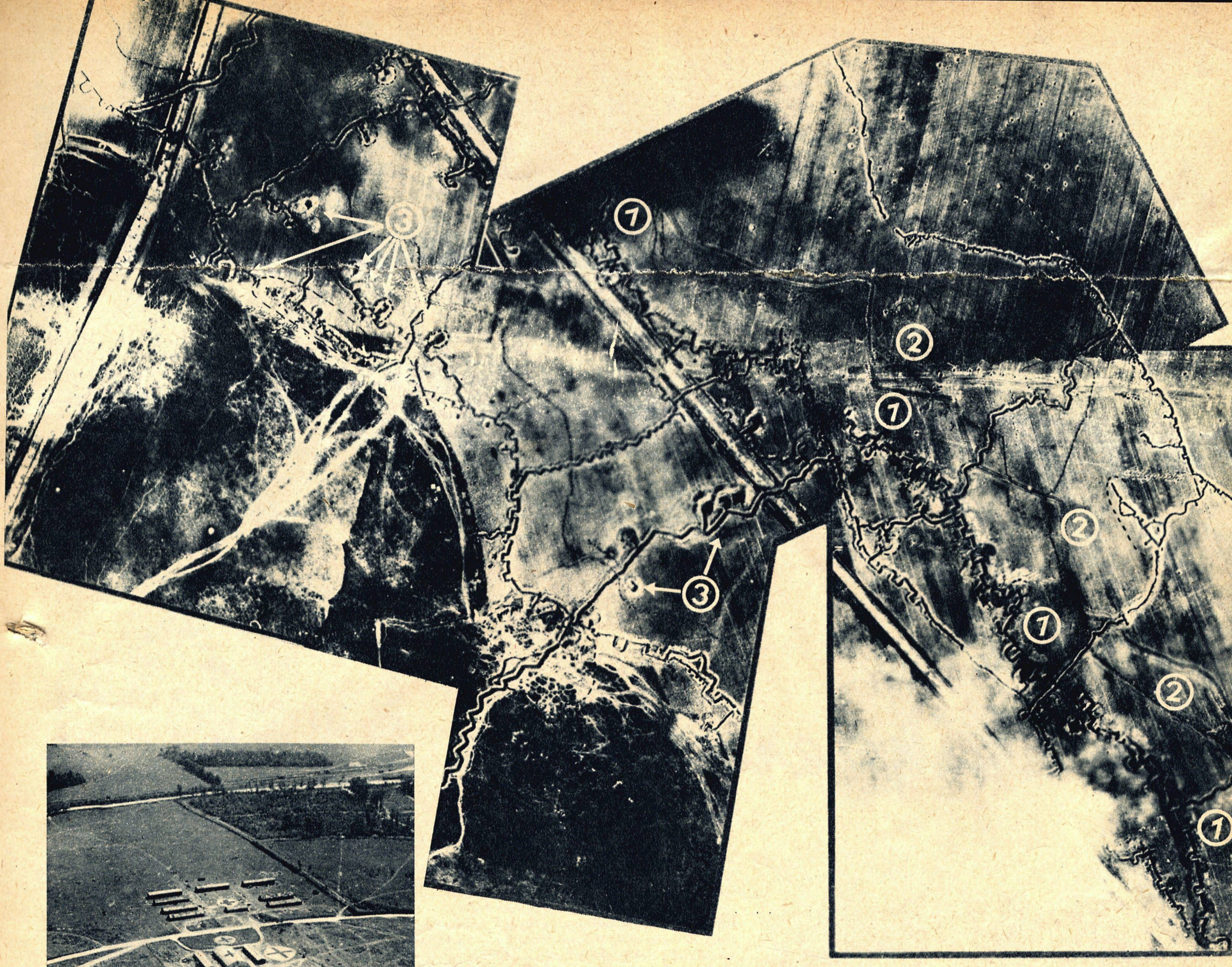
Links: Luftbild der französischen Stadt Noyon. August 1918, aus 500 Meter Höhe mit einer Luftbildkamera von 50cm Brennweite aufgenommen

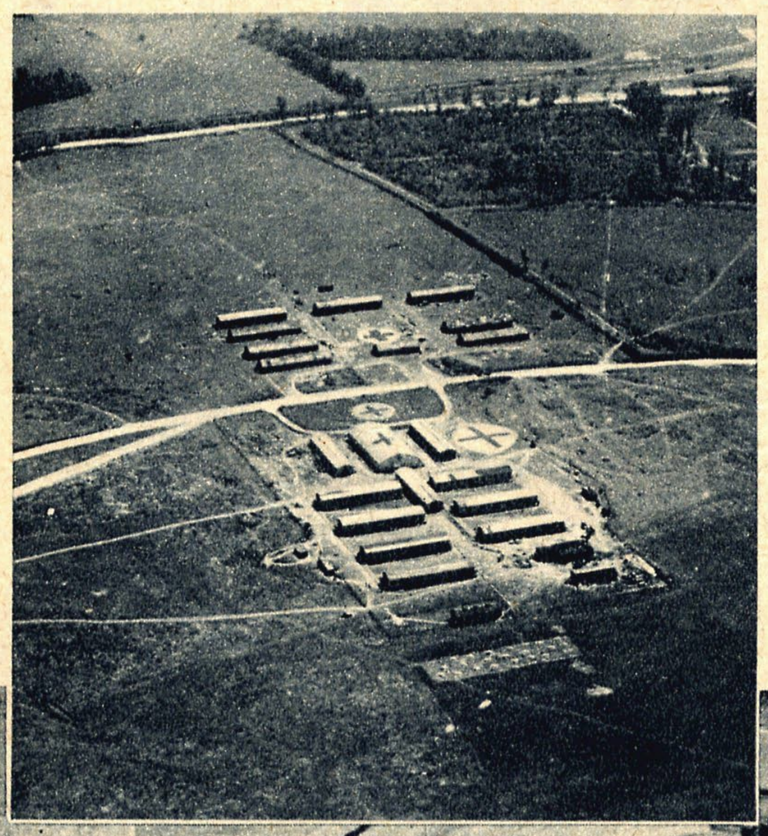
Rechts: Luftbildskizze der feindlichen Stellungen südlich des Negrawaldes in Rumänien, aufgenommen während der Kämpfe in Rumänien am 26.April 1917. Diese Luftbilder zeigen mit eindringlicher Klarheit die Anlage einer Grabenstellung. Die mit (1) gekennzeichnete Stellung ist die Hauptwiderstandslinie. Die Schützengräben wurden allgemein nicht in gerader Linie durchlaufend angelegt, sondern mit Schulterwehren versehen, um die Wirkung einschlagender Granaten auf ein kurzes Grabenstück zu beschränken. Bei (2) zieht sich der Drahtverhau vor der Stellung hin. Die zahlreichen Unterstände sind mit (3) bezeichnet. Schräg durch die Bildskizze zieht sich eine Straße

Links: Dieses aus großer Höhe aufgenommene Luftbild führt uns nach dem Osten. Der dunkle Flußlauf, der sich durch das Bild schlängelt, ist die Scheschara, über die an dieser Stelle der deutsche Angriff vorgetragen werden sollte. In den umliegenden Wäldern wurde Holz geschlagen, um den Fluß zu überbrücken. Die ungeheuren Holzmengen, die teils im, teils neben dem Wasser liegen, sind deutlich zu erkennen, ebenso die Schützengräben der vordersten Linie

Rechts: Das Handwerkszeug des Aufklärers. Bildgehilfen bauen die große Kamera von 70 cm Brennweite in das Flugzeug ein

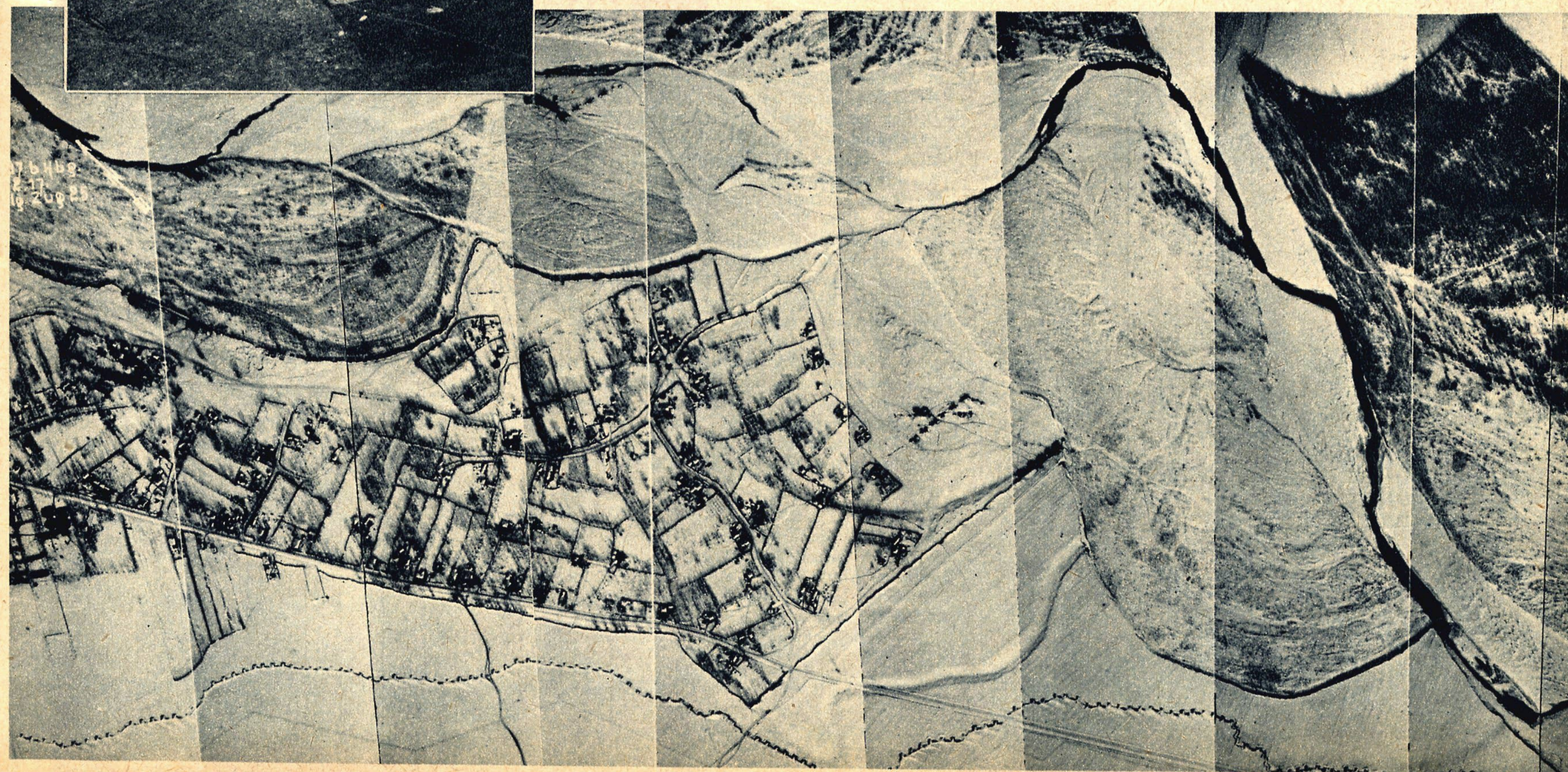
Aufnahmen: Archiv Graf Fugger (3), Heeresarchiv Potsdam (1), Archiv Schmidt (2)

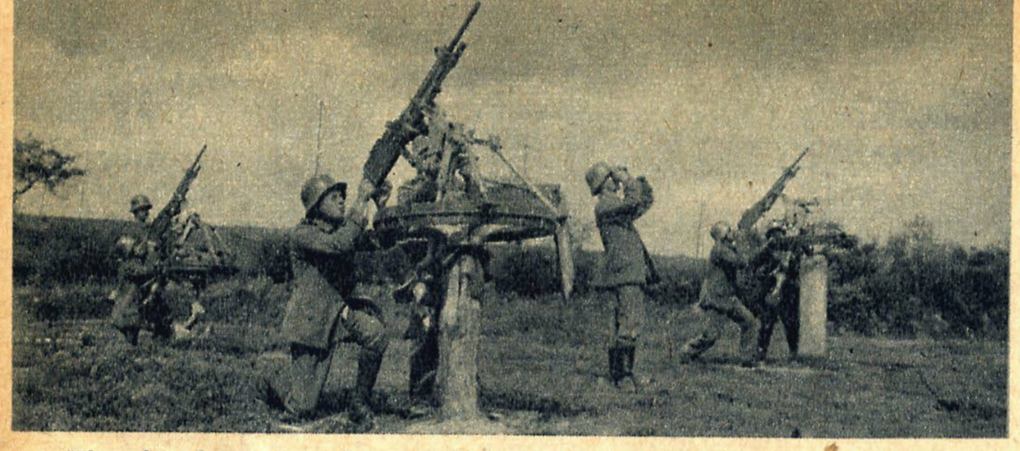




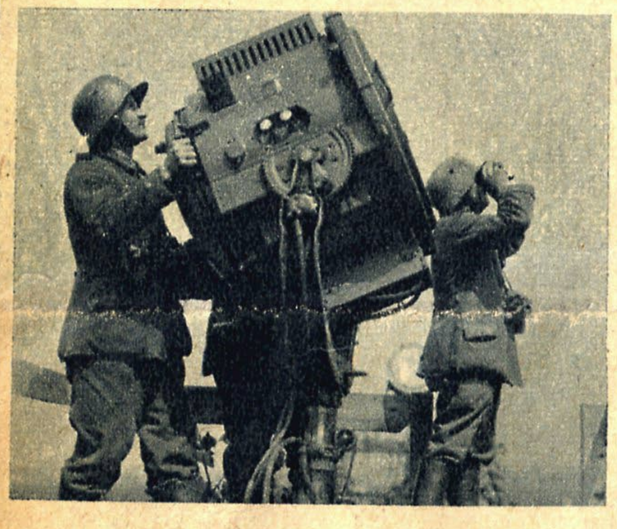
Links: Französisches Barackenlazarett, das sich zur Unterscheidung von einem Truppenlager durch große rote Kreuze zu erkennen gab

Unten: Ein sogenanntes Reihenbild. Dieses Aufnahmeverfahren wurde angewendet, wenn lange Geländestreifen in zusammenhängenden Lichtbildern dargestellt werden sollten. Die einzelnen Filmstreifen ergeben, nebeneinandergeklebt, das Luftbild. Das untere zeigt ein rumänisches Dorf in einer tiefverschneiten Winterlandschaft. Vor dem Dorf zieht sich ein Schützengraben hin. Dunkel abgesetzt von dem Schnee, läuft in Zickzacklinien ein Drahtverhau die Stellung entlang



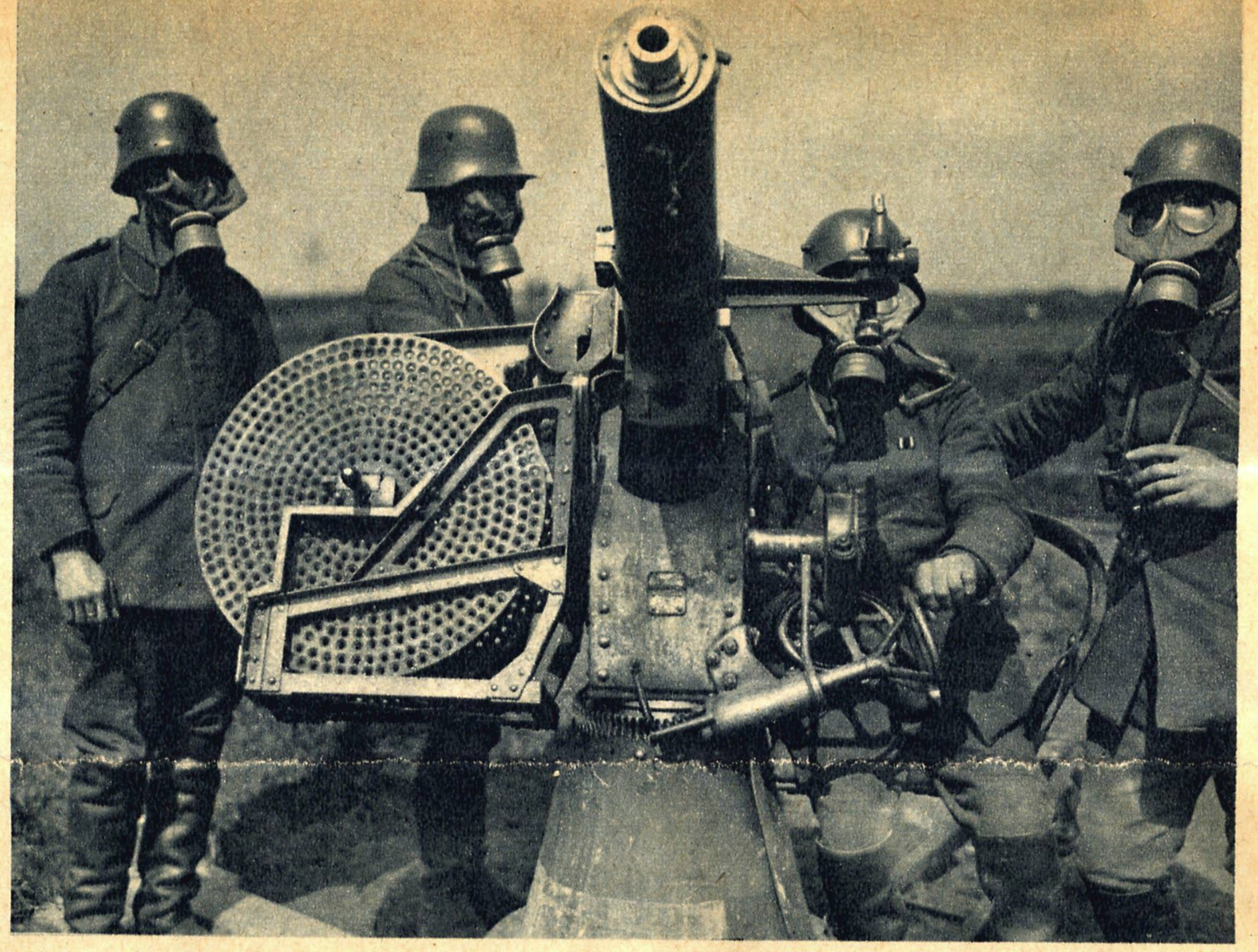


Flugabwehr mit erbeuteten französischen Maschinengewehren. Sie wurden auf Räder von Mähmaschinen gesetzt und auf Pfählen drehbar angebracht

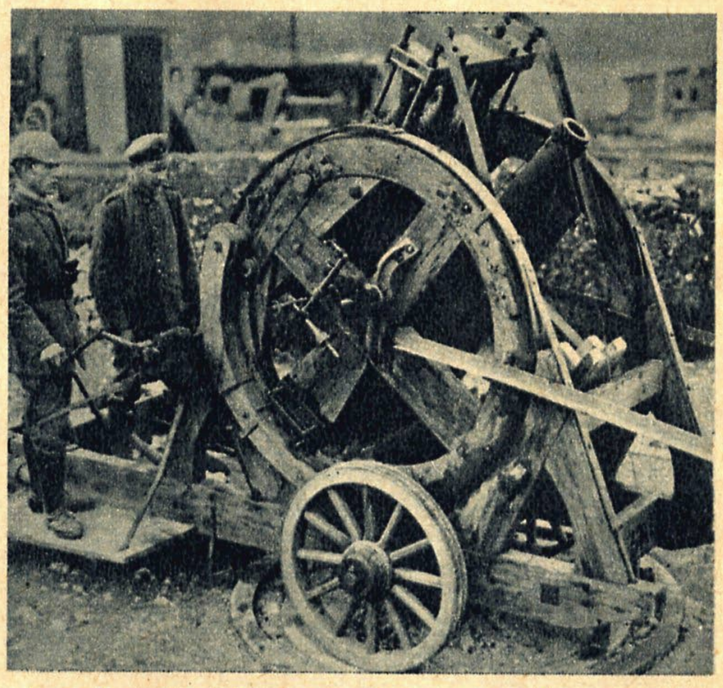


Links: Auch gut ausgebildete Scheinwerfer gab es bereits im Weltkrieg.

Rechts: Maschinenflak zur Abwehr von Tieffliegerangriffen. Sie hatte eine für damalige Verhältnisse beachtliche Feuergeschwindigkeit



Flak in den Kinderschuhen



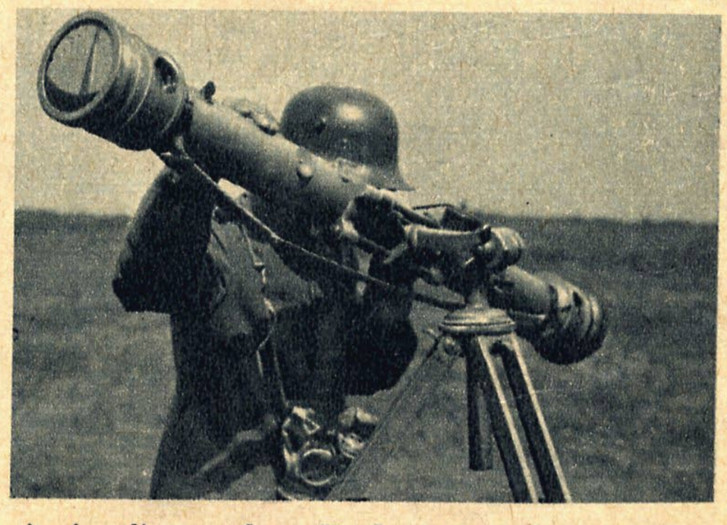
Aus einem Feldgeschütz behelfsmäßig konstruierte Flak, eine der ersten Lösungen des Flugabwehrproblems im ersten Kriegsjahr

Schon vor dem Weltkriege hat man sich mit den Fragen der Flugabwehr befaßt. Um genau zu sein, muß sogar festgestellt werden, daß schon der Krieg 1870/71 eine Art Flugabwehr kannte; nur nannte man sie damals Ballonabwehr. Im Berliner Zeughaus sind noch Vertreter dieser Uranfänge der Flakartillerie zu sehen.

Zu Beginn des Weltkrieges standen einige wenige „Bak", Ballonabwehrkanonen-Verbände zur Verfügung. Die sprunghafte Entwicklung der Luftfahrttechnik verlangte einen Ausbau der bald nicht mehr Bak, sondern Flak genannten Einheiten, an den man vor dem Kriege auch nicht entfernt gedacht hatte. Die Flakartillerie wurde ursprünglich etwas stiefmütterlich behandelt. Sie mußte sich mit allen möglichen und unmöglichen Behelfslösungen begnügen. Wie unsere Bilder zeigen, wurden zunächst Feldgeschütze auf drehbaren Lafetten montiert. Später, als Beutegeschütze und Maschinengewehre mit Munition zur Verfügung standen, verwendete man weitgehend diese Waffen.

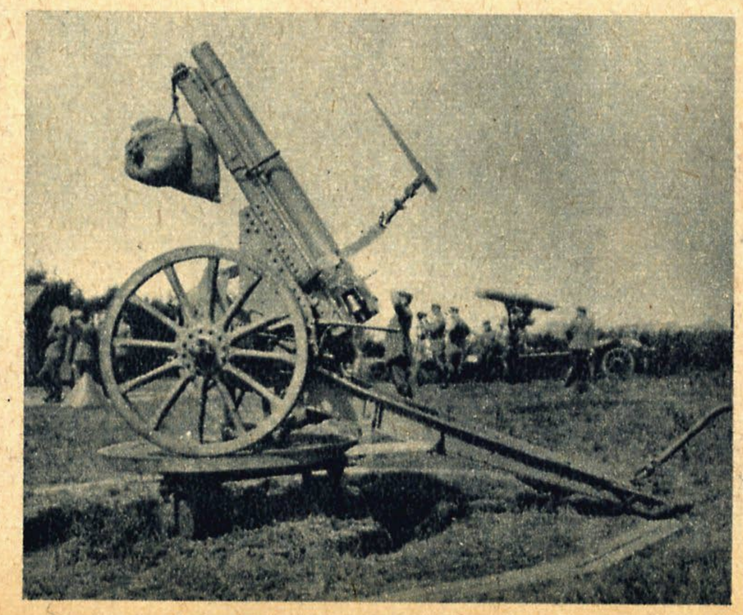
Im Laufe des Krieges wurden mit zunehmender Erfahrung im Fliegerbeschuß eigene Konstruktionen herausgebracht, die gegen Kriegsende bereits auf einem beachtlichen Stand der Entwicklung angelangt waren. Auch das übrige Gerät der Flakartillerie, Entfernungsmesser und Scheinwerfer, fand in großer Zahl Verwendung. Mit der Verbesserung der Geschütze stiegen die Abschußzahlen der Flakartillerie, die im letzten Kriegsjahr zu einer gefürchteten Waffe wurde

Links: Bei dieser 8,8-cm-Kraftwagenflak wird der junge Flakartillerist von heute manche Ähnlichkeit mit seinem Geschütz feststellen können. Die abgebildete Waffe ist nach längeren Versuchen im letzten Kriegsjahr entwickelt worden

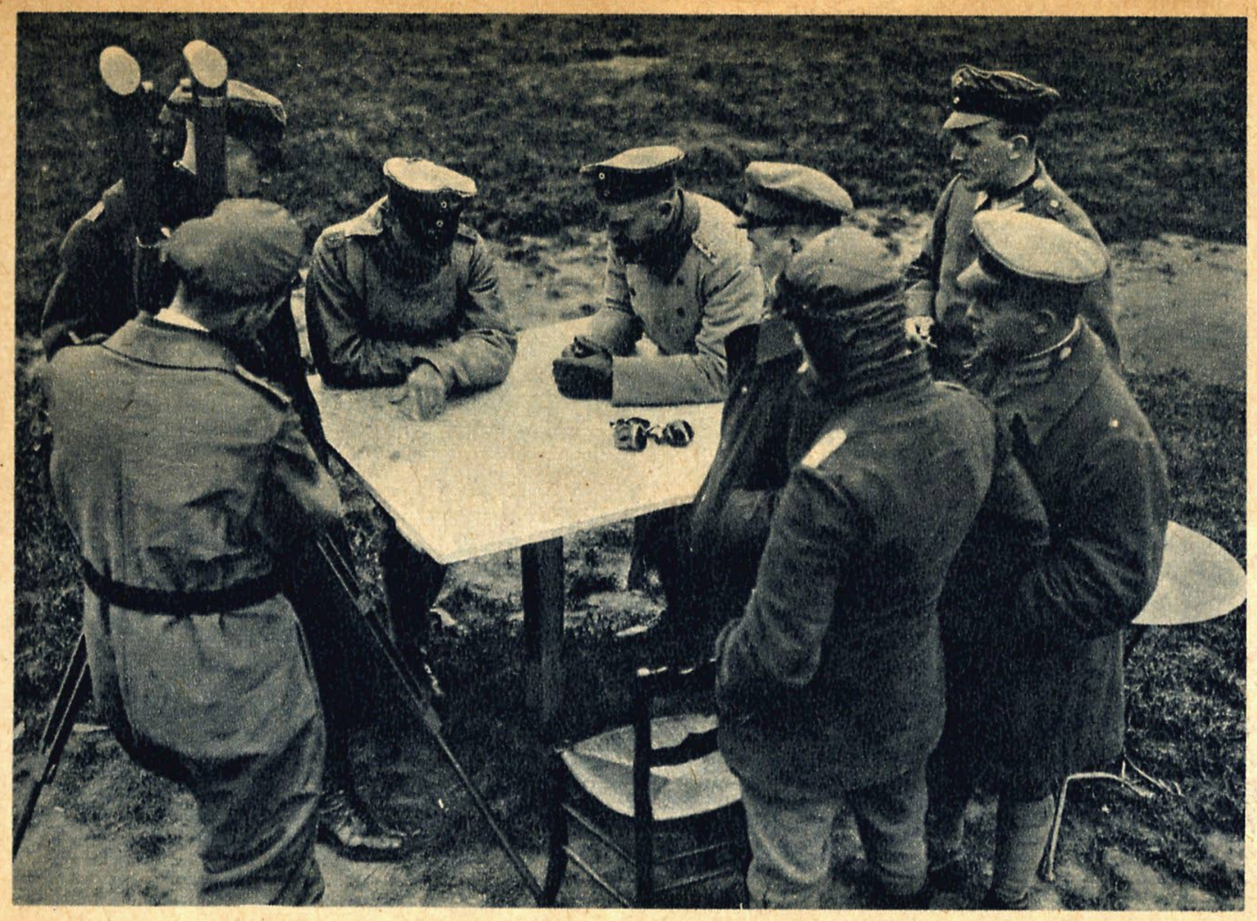


Auch die großen Entfernungsmesser unserer heutigen Flakartillerie hatten schon im Weltkrieg ihre Vorgänger

Unten: Diese seltsame Flak trägt den Sack mit Steinen nicht als Verzierung, sondern zum Gewichtsausgleich. Im Hintergrund ein fahrbarer Entfernungsmesser



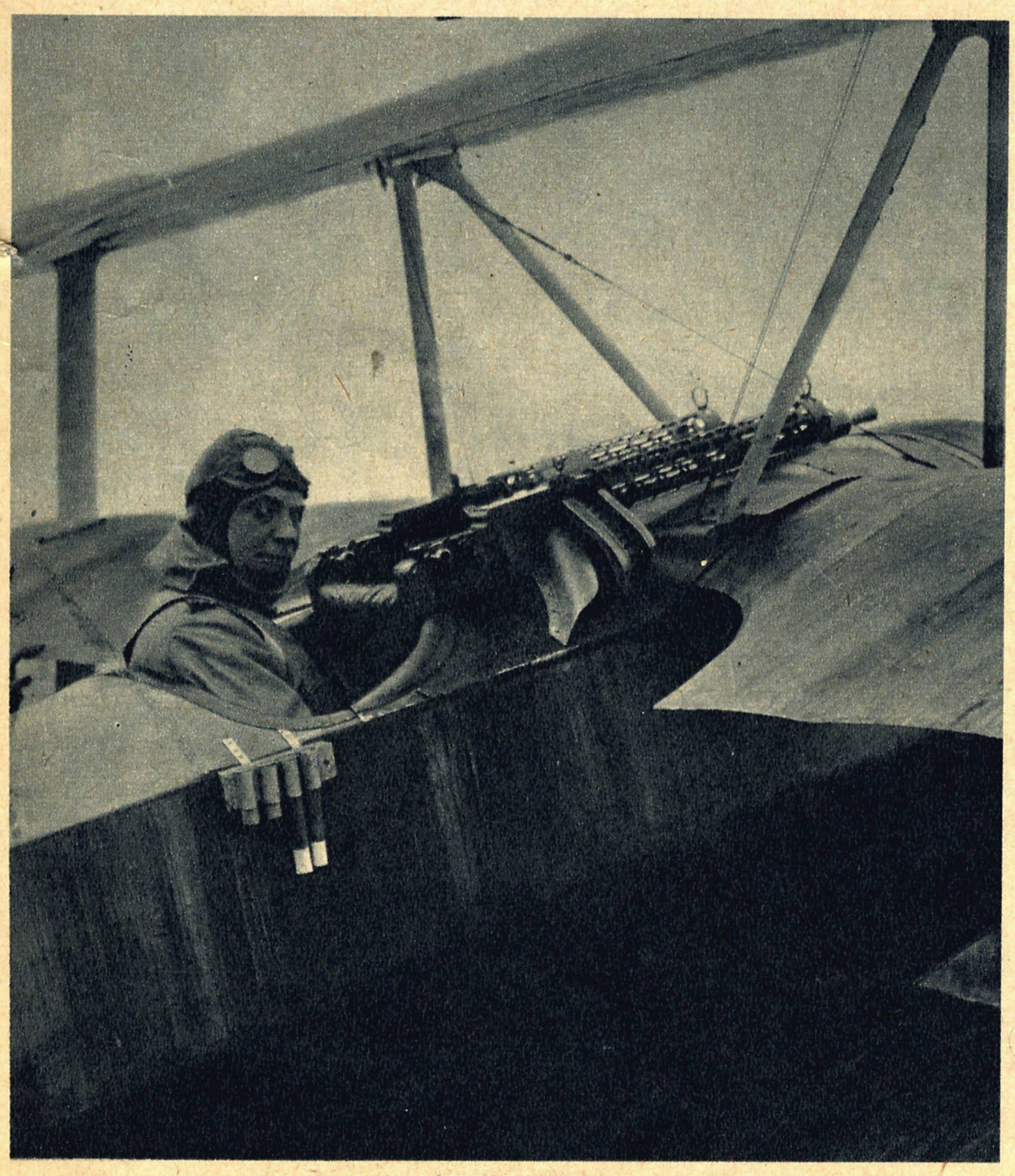
Aufnahmen: Heeresarchiv Potsdam



Eine seltene Aufnahme: Oberleutnant Göring, der heutige Generalfeldmarschall, als Kommandeur des Jagdgeschwaders Richthofen bei der Befehlsausgabe

Hermann Göring

der Kriegsflieger



Am Steuer des Fokker-Dreideckers, des zu seiner Zeit schnellsten Jagdflugzeuges. Über der Motorhaube die beiden MG's

Oberleutnant Göring als Flugzeugführer im Jagdgeschwader Richthofen

Der Kommandeur (+) mit den Besatzungen seines Geschwaders

Aufn. Heeresarchiv Potsdam (4)

Leutnant d. R. Hilgenfeldt und sein Flugzeugführer, Unteroffizier Riede

Franz

Von Hauptmann d. R. d. L.

ERICH HILGENFELDT

Schon als Pennäler in Halle erlebte ich in den Jahren 1912 bis 1914 auf dem alten Hallenser Flugplatz die Anfänge der Fliegerei. Oft streifte ich auf dem Gelände herum und betätigte mich dann auch selbst mit dem Bau von Flugzeugmodellen, die damals allerdings noch recht einfach waren. Ein verstümmelter Finger der rechten Hand ist die bleibende Erinnerung an diese schöne Zeit.

Bei Kriegsausbruch trat ich als Kriegsfreiwilliger in das 2. Thüringische Feld-Artillerie-Regiment in Naumburg ein und machte dann als Artillerist von November 1914 bis November 1917 den Krieg im Osten mit. Als die Kampfhandlungen nach den Schlachten bei Baranowitschi nachließen und die Ostfront ruhiger wurde, erwachte meine alte Liebe zur Fliegerei, und ich meldete mich zur Luftwaffe. Mein Gesuch auf dem Dienstwege wurde abgelehnt. Da ging ich den „Weg hinten herum" und wandte mich über den Major Natrowsky unmittelbar an den Oberstleutnant Thomsen, und zur Verwunderung meines Abteilungskommandeurs kam dann meine Einberufung zur Fliegerersatzabteilung I nach Altenburg. Wenige Tage vor Weihnachten 1917 machte ich meinen ersten Flug, der gleich mit einem Überschlag beim Start endete. Hierbei trug ich einige Verletzungen davon, wollte aber nicht eher ins Krankenhaus, bis ich tatsächlich eingeschaukelt war, und startete kurz nach dem Bruch noch einmal mit einer anderen Maschine.

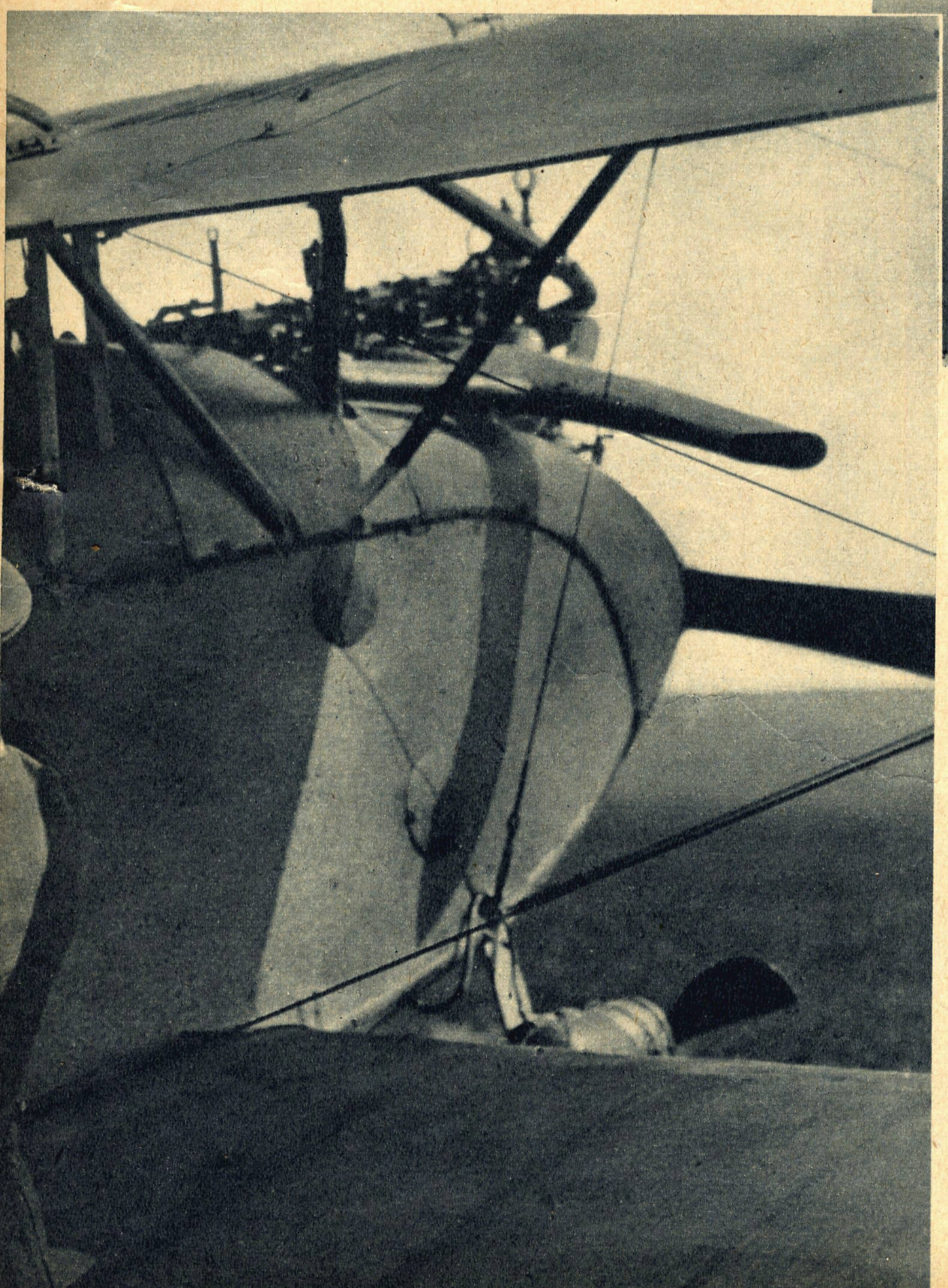
Nachdem ich einige Wochen dienstunfähig war, kam ich ohne die Ausbildung in der Beobachtervorschule gleich in die Beobachterschule nach Jüterbog und von dort dann im Frühjahr 1918 zum Armeeflugpark 7 und schließlich zu meiner Feldformation, der Fliegerabteilung (A) 206.

Als „Franz" tat ich vorwiegend Dienst als Artillerie-

und Emil

Hauptamtsleiter der Reichsleitung der NSDAP., Reichsbeauftragter für das Winterhilfswerk des Deutschen Volkes

flieger, später als Aufklärer und Infanterieflieger. Die Tätigkeit als Infanterieflieger sagte mir am meisten zu. Mit meinem „Emil" — Franz Riede aus Freiburg/Br. — lebte ich in glücklicher Ehe. Wir waren beide jung und beschäftigten uns in unseren Gedanken mit dem Heute. Er war ein hervorragender Flugzeugführer und bewährte sich in manchen Luftkämpfen. In der Abwehrschlacht zwischen Soissons und Reims erhielten wir den Auftrag, die Pontonbrücken der Franzosen über die Marne bei Dormans zu fotografieren. Wir hatten eine Wolkenhöhe von etwa 400 bis 500 m und flogen, möglichst Deckung suchend, unser Ziel an. Ohne vom Gegner erwischt zu werden, erfüllten wir unseren Auftrag. Auf dem Rückflug sahen wir in der Nähe der Front einen Steinbruch, der voll von schwarzen Truppen war. Im Tiefangriff gingen wir herunter und räumten verheerend unter den schwarzen Franzosen auf. Mit einem halben Gurt Munition versuchten wir nun, über die Front zu kommen, als wir von einer feindlichen Jagdstaffel angegriffen wurden. Die Munition war bald verschossen. Zum Unglück wickelte sich noch der Gurt um das hintere Leitwerk, so daß das Seitenruder nicht mehr zu betätigen war. Wir wurden im Luftkampf auf den Boden herabgedrückt, und nun funkten die Garben nur so in unsere brave LVG. Hauptholm und Kühler wurden



Flieger in Stahlhelm. Die Infanterieflieger, die in Erdnähe fliegend mit den Sturmtruppen Verbindung hielten, trugen ihn als Schutz gegen MG-Feuer und Splitter

zerschossen. Das heiße Wasser spritzte mir ins Gesicht. Die nächsten Geschoßgarben flitzten mir zwischen den Beinen hindurch, durchschlugen dreimal den Tank, trafen das MG, den Spiegel und nagelten das Pivot fest; binnen kurzem war die Tragfläche durchlöchert. Ein Schuß traf meinen Sturzhelm. Franz Riede wurde am Rücken durch den Splitter vom Geschoßmantel einer Kugel, die am MG-Kranz abgeprallt war, verletzt.

Jetzt kam wieder die Front. Wieder flitzte wie weiße Mäuse die Phosphormunition an unseren Ohren vorbei, zerriß die oberen Tragdecks und zwei Verspannungsdrähte. Wir kamen gerade noch mit unserem lahmen Vogel über ein Wäldchen zwischen unserer 1. und 2. Stellung, und Riede setzte die Kiste ohne jeden Bruch dicht bei einer Farm auf den Boden. Wir zählten 110 Treffer.

In der verlassenen Farm fanden wir in einem Wandschrank zwei Gläser, die wir uns als Erinnerung mitnahmen. Das Bergungskommando kam nach einigen Stunden zum Abtransport der Maschine. Am Abend begossen wir mit einer Flasche Champagner den glücklichen Ausgang.

Bis zum Ende des Krieges blieben Riede und ich als treue Kameraden zusammen. Am 12. November 1918 verbrannten wir unsere alte LVG „C 6" auf unserem Flugplatz. Sie sollte nicht in die Hände der Feinde fallen. Wir tauschten unsere Abzeichen zur Erinnerung an die Frontkameradschaft, und jeder ging seinen Weg in die dunkle Zukunft, die erst von unserem Führer wieder erhellt wurde.

Links: Ein Fernaufklärer nimmt vor dem Start Brieftauben an Bord, um sie unterwegs als fliegende Depeschenboten zu entlassen

Aufnahmen: Heeresarchiv Potsdam (2), Privataufnahme (1)

Bomben auf London

Von unserem Londoner Sonderberichterstatter Dr. Wilhelm von Kries

Während der Septemberkrisis im vergangenen Herbst, als der englische Kriegsminister sein Museum an veralteten Flaks in der Umgebung von London zur Beruhigung der allgemeinen Nervosität auffahren ließ, erstanden plötzlich und unvermittelt in der englischen Öffentlichkeit die Erinnerungen an die Kriegsjahre, als deutsche „Zeppeline" und deutsche „Gothas" zu regelmäßigen Erscheinungen am Londoner Himmel gehörten. Was längst versunkene Vergangenheit zu sein schien, wurde plötzlich zum schreckensvollen Bewußtsein englischer Gemüter, und die englischen Blätter brachten erneut Schilderungen aus den Kriegsjahren, deren Wirkung um so größer war, als sich plötzlich herausstellte, daß Hore-Belishas Luftabwehrbatterien gleichfalls noch Erinnerungen an diese Zeit haben mußten, denn damals war Englands letztes Wort in Luftabwehr zugleich das letzte Wort aus der Kriegszeit. Kurz und gut: Die Flaks waren zum Teil recht betagte Herren. Und was an neuen Geschützen da war, das war nicht fertig, wie „Sunday Dispatch" und andere Blätter offen zugaben, als die Krisis vorüber war.

Aber wie war es denn im Kriege? Aus tausend Erinnerungen und tausend Eindrücken setzt sich das Bild dieser Tage zusammen. So verschieden auch die Erlebnisse der einzelnen waren, es ist immer das gleiche Bild panischen Schreckens, das sie malen. Die englische Propaganda behauptete, die Angriffe hätten keinen Eindruck gemacht. Das ist nicht wahr. Sie haben einen ungeheuren Eindruck hinterlassen, der sich in den Septembertagen des vergangenen Jahres mit einer Lebendigkeit wiederholte, als hätten die deutschen Angriffe, die Zeppelinflüge sich erst gestern ereignet. Jeder Stadtteil der Londoner Mitte hat Kriegserinnerungen aus diesen Tagen. „In der Nähe des Chelsea-Hospitals fiel eine Bombe", berichtet einer, „als ich gerade zu Besuch bei Bekannten war. Ich habe die ganze Nacht damit zugebracht, die Leute zu beruhigen, denn die Frau kriegte hysterische Zustände". „Am Strand ging eine Zeppelinbombe in der Nähe des Savoy-Hotels in die Häuser und zerstörte eins davon vollständig", berichtet ein anderer. „Bei Piccadilly sind Bomben gefallen, in der City haben sie heruntergeregnet." Als die Waterloobrücke vor einigen Jahren baufällig wurde, berichteten alle Blätter: „Das ist die Folge der Bomben, die in die Themse gefallen sind. Sie haben die Fundamente zerstört. Es ist dann der eine Pfeiler eingesunken". Erst als man die Brücke abriß und das Fundament untersuchte, stellte sich heraus, daß der Baumeister schlechtes Holz für die Pfahlrosten benutzt hatte. Am schlimmsten waren die Zustände in der City.

Zeichnung Richard Heß

So wirkte eine deutsche Fliegerbombe in Paris

und im Londoner Osten. „Die Untergrundbahnhöfe waren nicht zu benutzen", berichtet ein Freund. „Die ganzen Juden des Londoner Ostends hatten sie besetzt. Sie waren nicht zum Verlassen dieser Unterstände zu bewegen. Als sich die Angriffe regelmäßig wiederholten", erzählt ein Gewährsmann weiter, „begann eine allgemeine Judenauswanderung aus dem Hafenviertel und der City. Sie verlegten ihren Wohnsitz nach Brighton an die See. In den ganzen Monaten der Angriffe herrschte Hochbetrieb im Verkehr zwischen London und Brighton. Die Juden hatten ein besonderes „System" entwickelt, die Fahrt zu verbilligen. Fahrkarten nach Brighton sind an den Wochentagen nicht billig. Das System beruhte auf der Benutzung von Bahnsteigkarten. Man bestieg mit einer Bahnsteigkarte den Zug und wurde am anderen Ende von einem Freund oder einer Freundin mit einer zweiten Bahnsteigkarte in Empfang genommen. Wegen der Überfüllung der Züge war eine Kontrolle des Verkehrs nicht möglich. Schließlich ist man diesem Mißbrauch aber doch auf die Spur gekommen. Da aber war die Bombengefahr vorüber."

Genaue Angaben über den angerichteten Schaden sind im allgemeinen nicht veröffentlicht worden. Nur indirekt ergibt es sich aus dieser oder jener Bemerkung, daß er sehr viel größer war, als man zugeben wollte. Die Propaganda machte sich die dabei ums Leben gekommenen Kinder und Frauen natürlich in erster Linie zunutze. Wie groß die Angst war, zeigt aber indirekt die Hetze gegen die Deutschen in England, wobei die englische Hysterie wahre Orgien feierte. Wer ein Streichholz in seinem Zimmer anzündete, lief Gefahr, der Signalgebung an Zeppeline angezeigt zu werden. Fand ein Luftangriff statt, so wurde jeder Lichtstrahl im Hause eines Deutschen — er mochte naturalisiert sein oder nicht — sofort Vorwand zu Gefängnisstrafen und allerhand größeren oder kleineren Gemeinheiten.

Wer es irgendwie sich leisten konnte, ging natürlich aufs Land. Aber von allen diesen Dingen berichtet man selbstverständlich heute nur noch wenig oder ungern etwas.

Das wirklich Bemerkenswerte an den deutschen Flugzeug- und Zeppelinangriffen auf London und andere Städte liegt aber nicht so sehr in dem ewigen Einerlei von panikartigem Schrecken, von herunterkrachenden Bomben, von zerstörten Häusern, von getöteten Menschen, von Materialschäden und all den kleineren und größeren Wirkungen dieser Ereignisse auf den Menschen im einzelnen oder ganze Stadtteile, sondern in der sofort einsetzenden propagandistischen Auswertung dieser Angriffe. Sie sind auch heute noch das Wichtigste an den ganzen Erlebnissen der damaligen Zeit:

„Was haben denn diese Angriffe für einen Zweck gehabt? Was habt ihr denn angerichtet? Ein paar Kinder habt ihr ums Leben gebracht, ein paar Frauen, ein paar Soldaten, habt ein paar nutzlose Häuser zerstört, habt auch hier und da eine Bahnanlage, einen Speicher und dergleichen getroffen. Aber das Ganze war doch eine sinnlose Barbarei, eine militärische Spielerei." In dieser Tonart schrieben die Blätter und fügten hinzu, daß die grimmige Entschlossenheit einer englischen Nation durch diese militärisch nutzlosen, zwecklosen idiotischen Angriffe auf Frauen und Kinder nur gesteigert worden sei. Man berichtete von Zunahme der Rekrutierung und dergleichen mehr. Die Zunahme der Rekrutierung ist ohne Frage eingetreten, und zwar aus dem ganz einfachen Grunde, weil die Luftangriffe dem Engländer den Tatbestand eines Krieges persönlich zum Bewußtsein brachten. Den militärischen Wert hat man erst ungefähr zwanzig Jahre nach dem Kriege und sehr verschämt eingestanden. Worin bestand er denn?

Die Antwort ist einfach genug: Die sich immer wiederholenden Angriffe von Luftschiffen und von deutschen Flugzeugen, die man kurz und gut die „Gothas" nannte — denn es handelte sich um Gothamaschinen —, nötigten die englische Landesverteidigung dazu, eine immer größer werdende Anzahl von schnellen Flugzeugen, von Flugzeugabwehrgeschützen in und um die Stadt London aufzustellen. Schließlich waren eine unbekannte Anzahl von Flak-Batterien im Umkreis von London aufgestellt und an vierhundert Flugzeuge bereit, um Angriffe abzuwehren. Die Flak-Batterien und die Flugzeuggeschwader fehlten natürlich an der Westfront, und die deutsche Heeresleitung konnte bei der Entsendung von einem halben Dutzend oder einem Dutzend Flugzeugen die dreißig- bis vierzigfache Anzahl von feindlichen Maschinen in der Heimat festlegen. Das war natürlich eine außerordentliche und mit anderen Mitteln nicht erreichbare militärische Wirkung. Billiger konnte man es nicht haben. Dieser größere Sinn und die strategische und militärische Bedeutung der deutschen Flugzeuge und der Bombenangriffe auf London ist der englischen Öffentlichkeit aus den schon erwähnten propagandistischen Rücksichten verheimlicht worden. Der ausgesprochene Zweck dieser Behandlung der Angriffe in der Presse und in der Öffentlichkeit bestand natürlich darin, auf Deutschland Eindruck zu machen. Gelang es nämlich, dem Deutschen klarzumachen, die Bombenangriffe auf London wären eine militärische Spielerei, dann hatte man die Gefahr abgewehrt und konnte die Flugzeuge und Flaks wieder an die Front bringen. Dabei ist nicht zu vergessen, daß die Bereitstellung von vierhundert Flugzeugen auch die Bereitstellung einer entsprechenden Zahl von ausgebildeten Fliegern und Monteuren und allem, was dazu gehört, bedingte, und man brauchte tüchtige Leute und konnte es der englischen Öffentlichkeit nicht zumuten, unausgebildete Freiwillige mit der Abwehr der deutschen Angriffe zu betrauen. Auch das war militärisch wichtig.

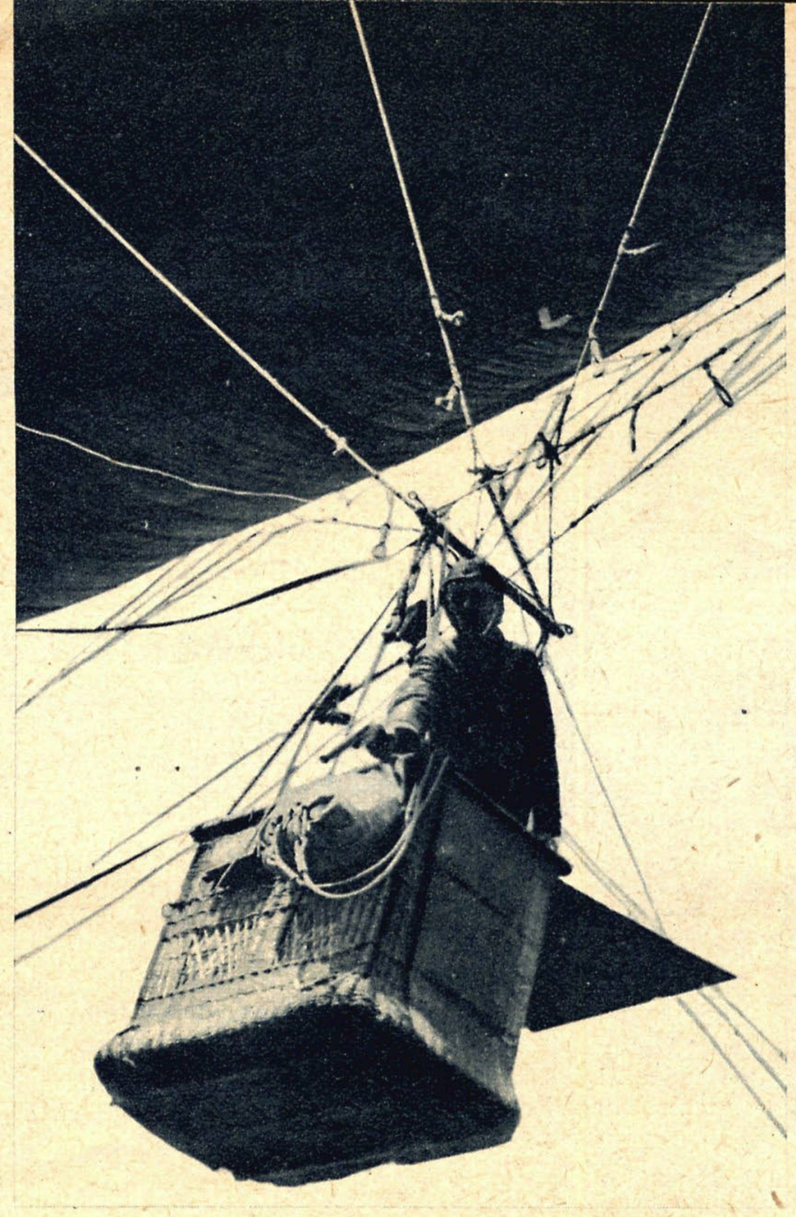
Fassen wir daher den Gesamteindruck der Londoner Erlebnisse und ihre Rückwirkung auf die Gegenwart zusammen, dann bildet sie heute den einzigen Anhaltspunkt für eine Beurteilung der Gefahren eines Zukunftskrieges. So wird denn heute sogar das persönliche Erlebnis, das sich tausendfach in der Erinnerung lebendig erhalten und sogar verstärkt hat, zu einem weltpolitischen Faktor. In den Erinnerungen an die Tage der deutschen Bombenangriffe steckt das Bewußtsein des Verlustes der Inselage. England ist keine Insel mehr! England treibt aber trotzdem augenblicklich eine kriegerische Außenpolitik. Nichts ist so sehr geeignet als die Erinnerung an die Kriegstage und an die Zeppeline und Gothas, um dem durchschnittlichen Engländer die Notwendigkeit vor Augen zu führen, sich umzustellen. Der Weltkrieg war der letzte englische Krieg, den England auf anderer Völker Kosten geführt hat.

Die „aufg
Konk

So nannten die Flieger im Scherz die Luftschiffer mit ihren Fesselballonen. In dieser Bezeichnung liegt keine Geringschätzung. Die Arbeit der Fesselballontruppe im Weltkrieg war ebenso unentbehrlich als Ergänzung der fliegerischen Aufklärung, wie sie über jedes Lob erhaben war. Die viele hundert Meter hoch am Himmel hängenden Ballonbeobachter waren gewissermaßen erhöhte

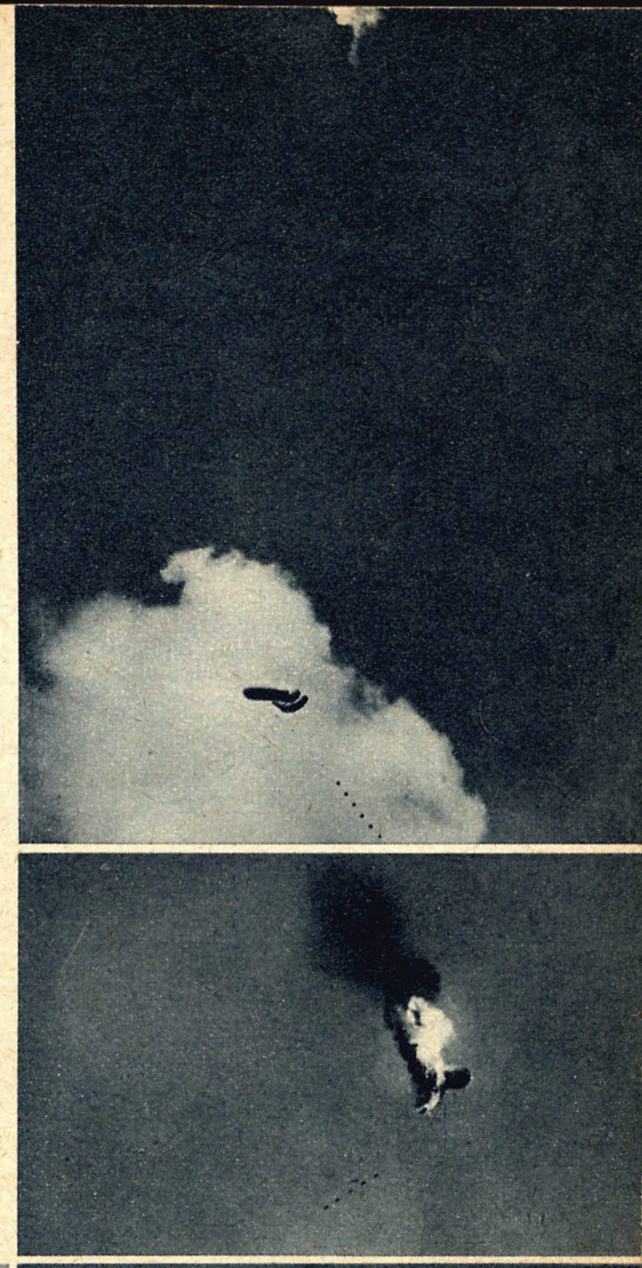
eblasene urrenz"

Beobachtungsstellen der Artillerie. Mit zunehmender Zahl der feindlichen Jäger stiegen die Verluste der Ballonbeobachter sehr stark, und oft genug kam es vor, daß die Ballone eines ganzen Frontabschnitts reihenweise abgeschossen wurden. Unsere Bilder sollen die entsagungsvolle Arbeit der „aufgeblasenen Konkurrenz" dem Vergessen entreißen



Links: In diesem schwankenden Korb verrichtete der Ballonbeobachter seine Arbeit. Seine Waffen waren Fernsprecher und Signalpistole. Rechts ist das Brett sichtbar, auf dem die Karten des ganzen Feindabschnittes ausgebreitet wurden

Rechts: Ein Fesselballon wird abgeschossen. Über dem obersten Bild der Sprengpunkt einer Flakgranate, die das Herannahen feindlicher Jäger anzeigt. Der Beobachter verläßt den Korb im Fallschirmabsprung, und Sekunden danach stürzt der Ballon gleich einer lodernden Fackel brennend in die Tiefe



Ein Fesselballon an der Westfront kurz vor dem Aufstieg. Der Korb steht noch am Boden. Der Ballon wird an der motorisch betriebenen Winde eingehängt, um dann hochgelassen zu werden

Der Abschuß des englischen Luftschiffes C 27 durch Oberleutnant z. S. Friedrich Christiansen am 12. Dezember 1917

Kampf mit

Von General der Flieger Christiansen,
Korpsführer des NS.-Fliegerkorps

Es ist schwer, aus den vier Jahren des Weltkrieges Ereignisse herauszugreifen, die sich noch besonders tief in die Erinnerung eingegraben haben. Denn jeder Tag dieser vier Jahre brachte neue Kämpfe und neue Eindrücke, und so kann man auf das gewaltige Erlebnis dieser Zeit eigentlich nur als auf ein geschlossenes Ganzes zurückblicken. Aber es gab natürlich von Zeit zu Zeit Ereignisse, die selbst aus diesem grandiosen Rahmen herausfielen und die auch noch heute so frisch in der Erinnerung sind, als seien sie erst gestern geschehen.

So muß ich auch noch heute oft an ein geradezu erschütterndes Erlebnis zurückdenken, das ich kurz nach meiner Ernennung zum Oberleutnant als Führer einer Marine-Flugzeugstaffel der Seeflugstation Zeebrügge in Flandern hatte. Am 5. Juni 1917 war das deutsche Torpedoboot S 20 nach einem schweren Kampf mit englischen Zerstörern zwischen Ostende und der Themsemündung zusammengeschossen worden und schließlich zum Sinken gebracht. Ich kam an jenem Tage mit meinem Beobachter, Vizeflugmeister Maukisch, von einem Englandflug zurück und sichtete plötzlich unter mir zahlreiche Schiffstrümmer, zwischen denen etwa 60 Überlebende des Torpedobootes im Wasser trieben. Ich ging mit meiner Maschine sofort auf das Wasser nieder und versuchte zunächst, drei völlig erschöpfte Kameraden, die außerdem noch verwundet waren, zu bergen. Es gelang uns, die drei teils auf den Schwimmern meines Flugzeuges, teils im Beobachterstand zu verstauen. Dieses Manöver ging vor sich inmitten der vielen anderen zum Teil auch verwundeten Schiffbrüchigen, die bereits über acht Stunden lang auf den Trümmerteilen hoffnungslos in der Nordsee trieben, den Tod vor Augen. Das Flugzeug kam in eine furchtbare und bedenkliche Lage. Kaum hatten wir die ersten beiden Kameraden auf den Schwimmern festgebunden, als mehr als zwanzig Mann heranschwammen, um sich an das in der Dünung heftig schwankende kleine Flugzeug zu klammern. Ich befand mich in einer kritischen Situation. Es war völlig ausgeschlossen, mit meinem kleinen Flugzeug auch nur einen Teil der Schiffbrüchigen zu retten, die sich nunmehr alle hilferufend um die Maschine versammelt hatten und sich anklammerten. Die einzige Hoffnung auf Rettung lag nur in meinem schnellen Rückflug zur Station, von wo aus ich Hilfe zu den Verunglückten entsenden konnte. Die Maschine war sowieso schon überlastet, und so entschloß ich mich, zunächst alles Überflüssige über Bord zu werfen: Maschinengewehre, Munition, Benzin und die übrige Ausrüstung klatschten ins Wasser. Als ich versuchte, den Motor anzulassen, sprang er zu allem Unglück nicht an, und es gelang einer Anzahl der mit dem Wasser kämpfenden Kameraden, sich an die Schwimmer zu hängen. Es ging nicht anders: Mit Gewalt mußten wir die armen Menschen von den Schwimmern abschütteln; nur dieser harte Entschluß konnte vielleicht noch einigen von ihnen die Rettung bringen.

Endlich sprang der Motor an. Beim Herausrollen aus dem Bereich der im Wasser treibenden Kameraden gelang es noch einem von ihnen, sich am Untergestell der Schwimmer festzuklammern. Trotzdem glückte der Start. Hinter uns gellte das Schreien aus sechzig heiseren Männerkehlen. Die armen Kameraden konnten es einfach nicht begreifen, daß ich sie im Stich lassen mußte. „Du Fliegerhund läßt uns hier alle elend versaufen", das war das Letzte, was ich noch hörte.

Mit der waffenlosen und völlig überladenen Maschine gelangte ich dann noch glücklich zur Station. In fieberhafter Eile führte ich danach zwölf Flugzeuge und vier Torpedoboote zur nächtlichen Unglücksstätte. Nach zweieinhalb Stunden konnten wir noch fünfundzwanzig Seeleute lebend bergen. Achtunddreißig Kameraden fanden den Tod in den Wellen der grauen Nordsee. Die Rettungsmedaille am Bande, die ich bald darauf erhielt, wird mir immer eine äußere Erinnerung an dies furchtbare Erlebnis bleiben, das ich nie wieder vergessen kann.

*

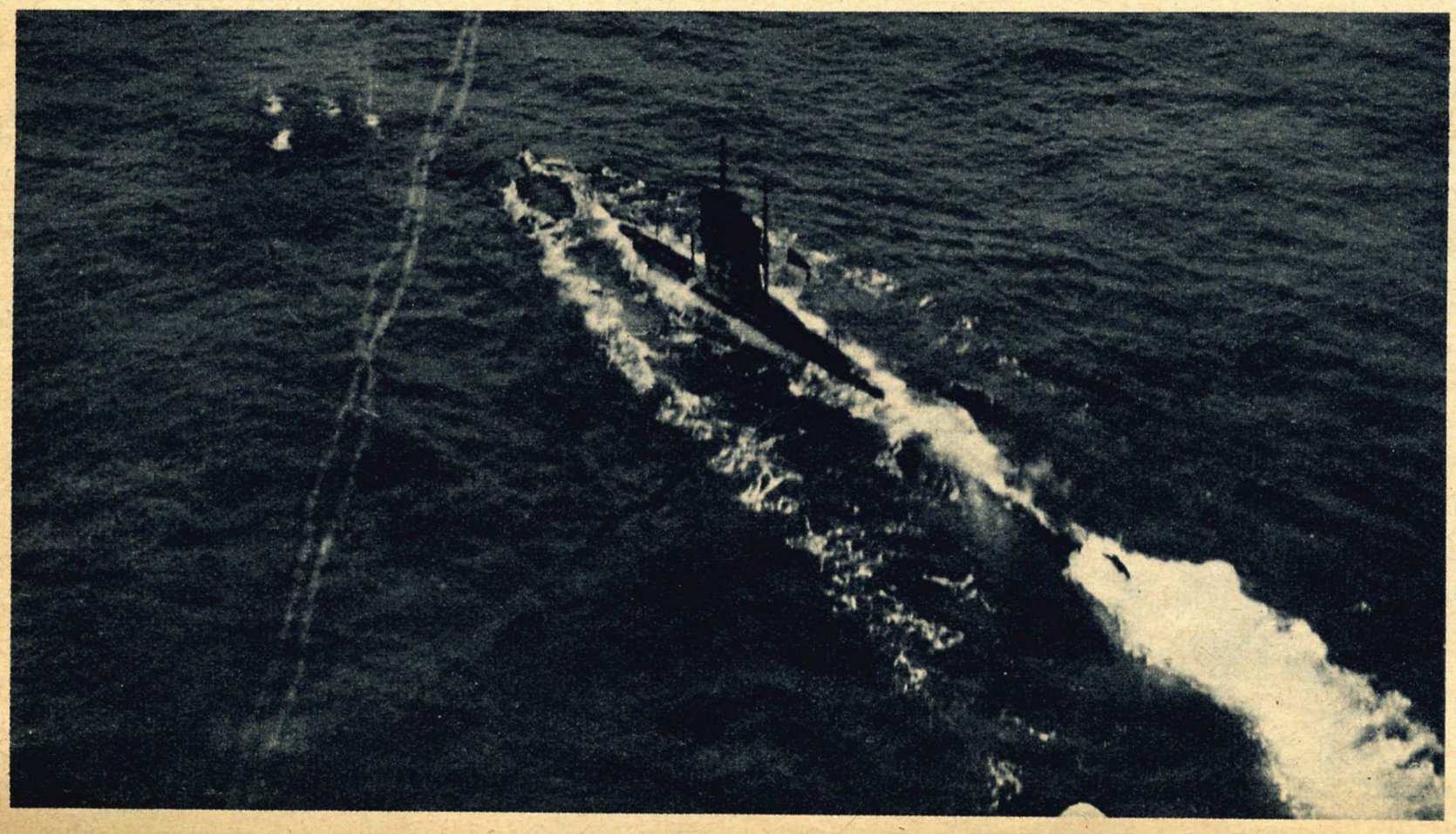
Am 12. Dezember des gleichen Jahres — übrigens meinem Geburtstag — ging folgende amtliche Meldung durch die deutschen Zeitungen:

„Berlin, 12. Dezember.

Eines unserer Marineflugzeuge, Führer Oberleutnant z. S. Christiansen, hat bei einem Aufklärungsflug das englische Luftschiff C 27 vernichtet. Das Luftschiff stürzte brennend in die See.

Der Chef des Admiralstabes der Marine."

Der Luftkampf hatte sich folgendermaßen abgespielt: Ich flog mit meiner Staffel dicht über der Wasserfläche an der englischen Küste, südöstlich von Lowestoft und sichtete plötzlich ein Luftschiff, das wir als Engländer ausmachten. Das Luftschiff flog etwa in 200 m Höhe und bemerkte meine Staffel zunächst nicht. Ich stieg sofort über das Luftschiff und griff es mit Brandmunition an. Wir wurden mit heftigem Maschinengewehrfeuer von der überraschten Besatzung überschüttet. Aber das Luftschiff war doch zu schwerfällig, als daß es dem wendigen Gegner hätte gefährlich werden können. Immer wieder versuchte sich der riesige Körper des Luftschiffes durch unbeholfene Drehungen dem Verderben zu entziehen. Aber immer wieder stießen unsere Flugzeuge nieder. Schon bezeichneten talergroße, glühendrote Stellen die Einschußlöcher. Immer weiter fraß die Glut, und immer größer wurden die Feuerkreise. In kurzer Zeit hatte sich



Das englische U-Boot C 25 wird von deutschen Seefliegern unter Christiansens Führung vor der Themsemündung versenkt. Das Luftbild zeigt die Einschläge der ersten Geschosse, die noch vor dem mit höchster Fahrt flüchtenden Boot liegen

Aufnahme Heeresarchiv Potsdam

U-Booten und Luftschiffen

Der Korpsführer des NS-Fliegerkorps erzählt einige Erlebnisse aus seinen Kriegsjahren als Marineflieger. Es ist nicht schwer, aus der bescheidenen Schilderung seiner großen Taten die gleiche Linie zu erkennen, die den Flugkapitän Christiansen das Flugschiff Do X um die Erde steuern, die den General auf Befehl des Führers die jüngste Gliederung der Bewegung, das NS-Fliegerkorps, errichten ließ

das Heck des Luftschiffes in einen glühenden Feuerball verwandelt. Dann schoß plötzlich eine Riesenfeuersäule empor, und das Luftschiff brach mitten durch. Es stürzte in die Nordsee und war in wenigen Sekunden in den Wellen verschwunden. Das Letzte, was ich sah, war kurz vor dem Untergang die Beschriftung C 27 ...

Am nächsten Tag wurde mir als schönstes Geburtstagsgeschenk der „Pour le mérite" verliehen.

*

Die Arbeit eines Marinefliegers an der flandrischen Küste war überaus vielseitig. Sie erschöpfte sich nicht in Luftkämpfen mit feindlichen Flugzeugen, der Marineflieger hatte noch eine ganze Reihe weiterer Aufgaben. So habe ich oft feindliche Schiffe angegriffen und kampfunfähig gemacht, wobei mir meine seemännischen Erfahrungen sehr zugute kamen.

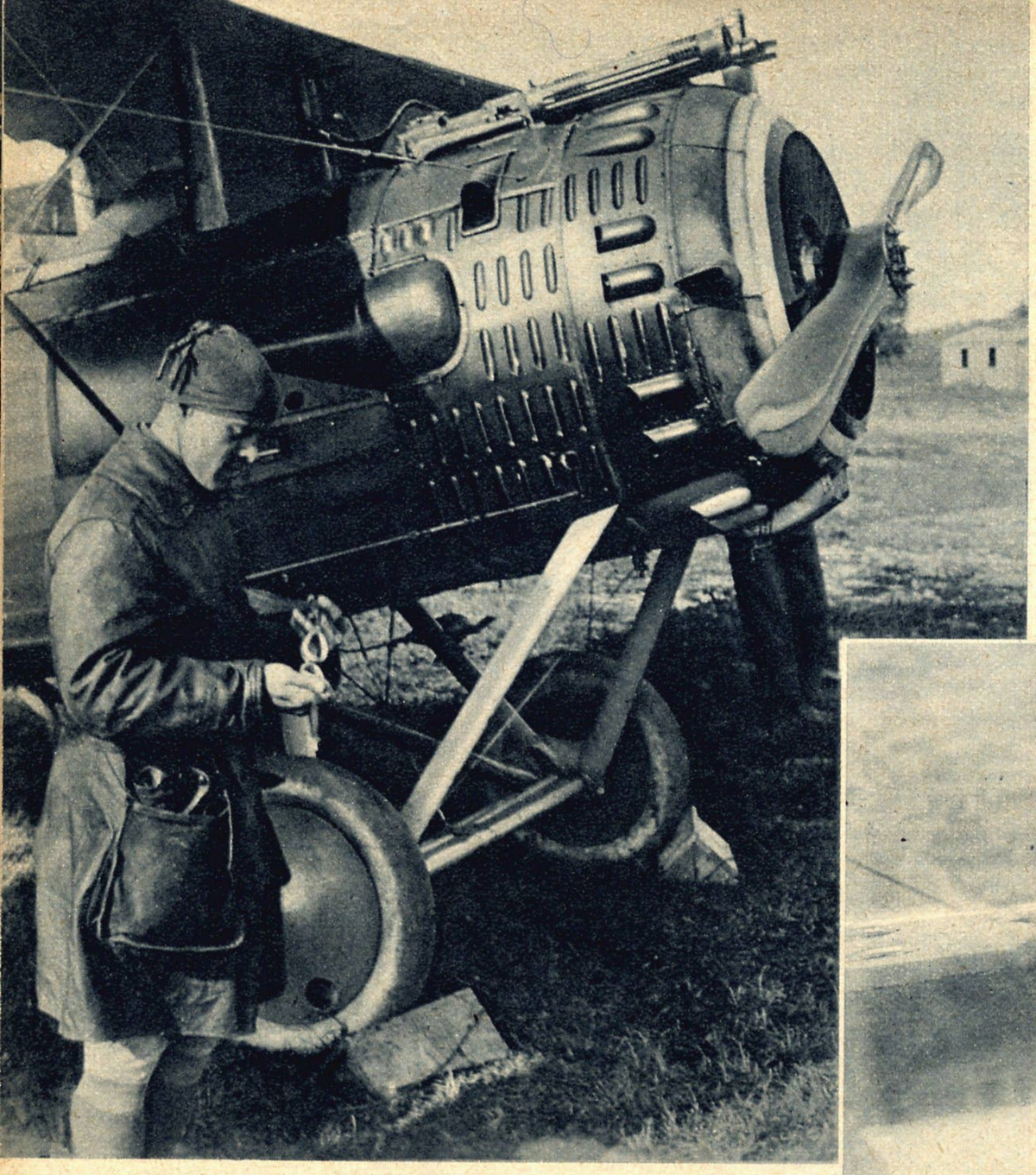
Eines der interessantesten Erlebnisse jener Zeit war wohl der Kampf mit einem englischen U-Boot. Am 7. Juli 1917 führte ich zwei meiner Kampfstaffeln nach England und sichtete kurz vor der Themsemündung das englische U-Boot C 25. Unsere Flugzeuge stürzten sich sofort wie Raubvögel auf ihre Beute hinab und überschütteten aus nächster Nähe das U-Boot mit einem verheerenden Maschinengewehrfeuer. Die Besatzung, die sich am Heck befand, fiel innerhalb kurzer Zeit unseren Kugeln zum Opfer. Nur der tapfere Kommandant des englischen Bootes versuchte vom Turm aus mit einem Karabiner die Angreifer abzuwehren. Natürlich war das umsonst. Wir hatten das Boot so weit beschädigt, daß es nicht mehr imstande war, zu tauchen. Und immer wieder mähten die dichten Garben des MG-Feuers über das Deck. Steuer- und bewegungslos trieb das Boot im Wasser umher. Nach einer halben Stunde mußten wir den Rückflug antreten, weil wir alle Munition verfeuert hatten.

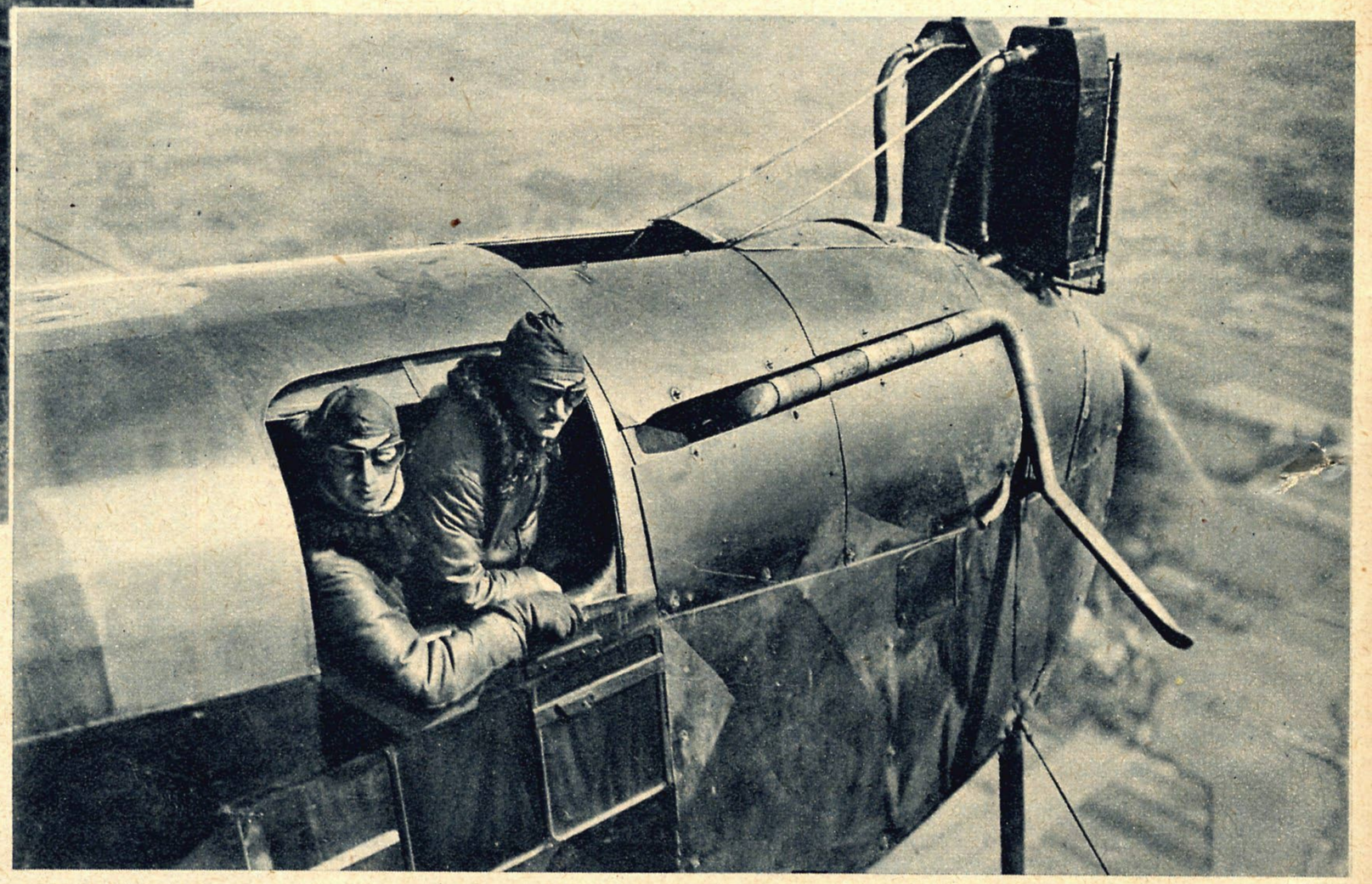
Auf der Station alarmierten wir sofort eine zweite Staffel, die sich unverzüglich auf den Weg zu dem U-Boot machte. Hier war inzwischen ein anderes englisches Boot eingetroffen, das die schwerbeschädigte C 25 bereits ins Schlepptau genommen hatte. Die Staffel griff sofort die beiden Boote an, diesmal auch mit Bomben. Nach mehreren Volltreffern sank C 25, das zweite U-Boot wurde schwer beschädigt, konnte aber von herbeieilenden englischen Zerstörern ins Schlepp genommen werden und entging so dem Untergang. Ohne Verluste konnte ich nach diesem Gefecht meine Staffeln zur Station zurückführen.

Christiansen rettet die schiffbrüchige Besatzung eines Torpedobootes

Zeichnungen Wywiorski

R4 und





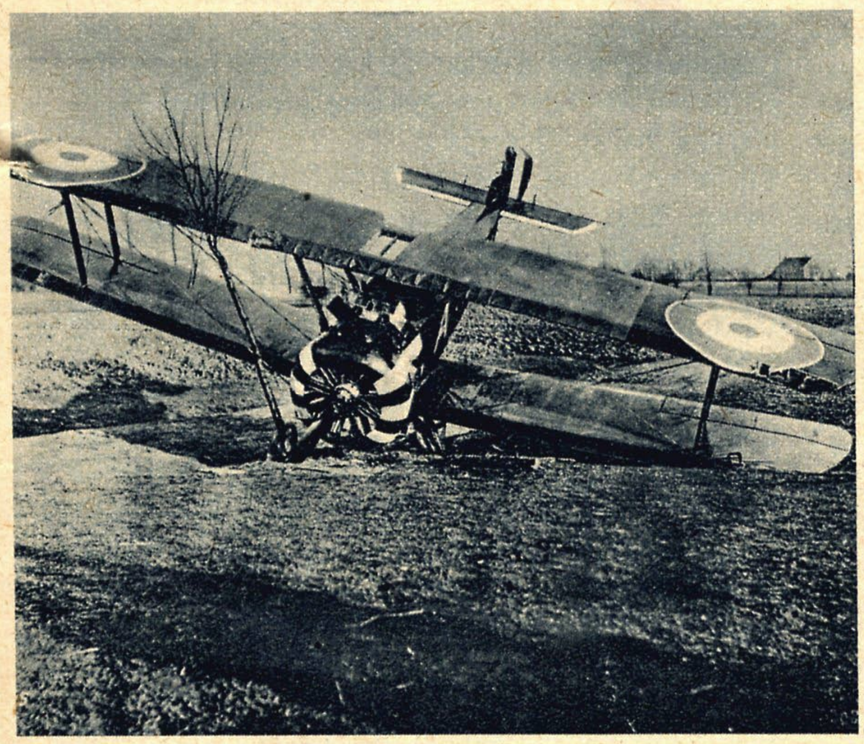
Amerikanische Jagdflieger vor dem Start. Über dem Motor das Maschinengewehr

Rechts: Eine der Motorengondeln des „Äppelkahn", wie die Riesenflugzeuge vom Soldatenwitz getauft worden waren

Unten: Das Riesenflugzeug im Fluge. Blick nach hinten auf das Leitwerk. Die MG-Stände dienen der Abwehr von Fliegerangriffen

Seine Gegner

Um die mitzuführende Bombenlast vergrößern zu können, ging man schon im Kriege daran, Riesenflugzeuge zu bauen. Das hier abgebildete Baumuster R 4 des Flugzeugbaues Staaken war das größte Flugzeug der damaligen Zeit und ist es geblieben bis zum Bau des berühmten Dornier-Großflugbootes Do X



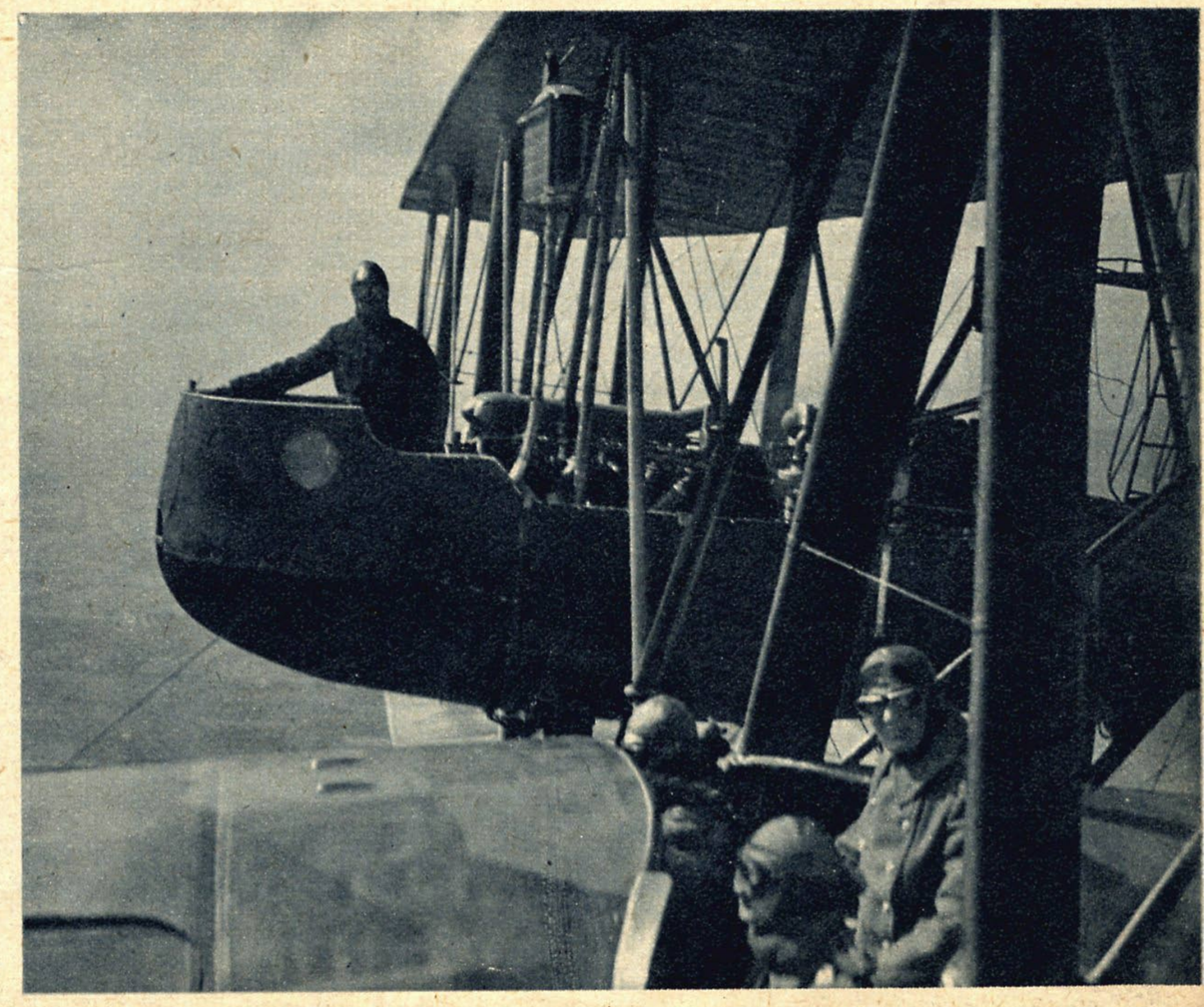
Ein Gegner, der R 4 nicht mehr gefährlich wurde. Abgeschossener englischer Sopwith - Jagdeinsitzer

Links: Englische Motor-Flak in Feuerstellung. Zur Verteilung der Rückstoßkräfte ist die Geschützplattform vierfach abgestützt

Aufnahmen
Heeresarchiv Potsdam

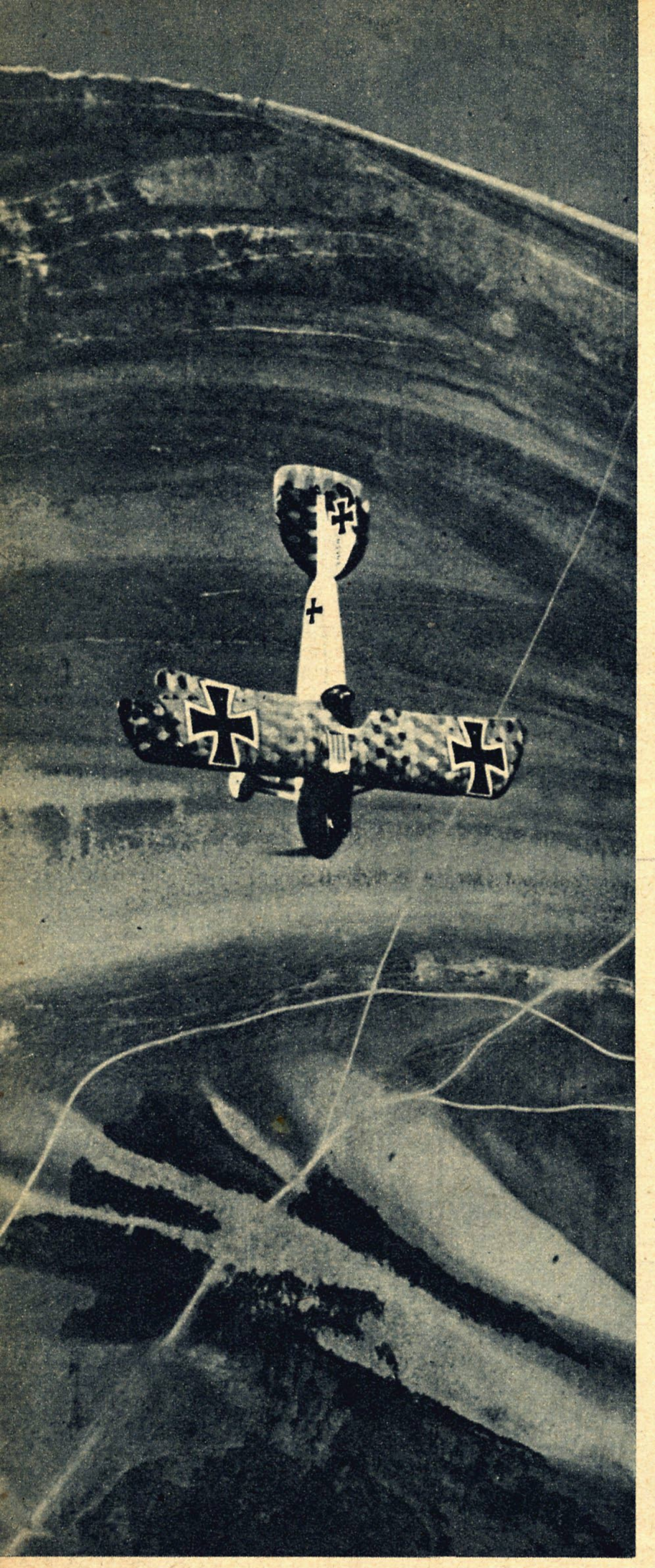
Rechts: Blick auf den Führersitz und die linke Motorengondel. Die R-Flugzeuge waren mit einem Beobachter als Kommandanten, zwei Flugzeugführern und mehreren Motorenwarten besetzt, die gleichzeitig Fliegerschützen waren

Die für damalige Verhältnisse gigantischen Ausmaße der Riesenflugzeuge sind in diesem Bilde klar zu erkennen. Die Aufnahme ist während des Fluges gemacht



Otto Paust

Ernst Udet-



Jagdeinsitzer im Sturzflug über der Donauniederung bei Braila

Udet. Zwei Silben nur. Aber wenn man sie hört, dann dröhnt das Herz der Maschine, dann jauchzt das Leben in den Himmel hinein. Spiel mit dem Tod. Sieg über sich selbst. Kämpfer und Kamerad. Das heißt Udet.

Wie eine Meerschwalbe, schnittig und kühn, so stößt der Name auf uns zu. Udet. Musik liegt darin. Mannestum. Kühnheit und Kindlichkeit — entschuldigen Sie, Herr General! — alles Jungenglück eines soldatischen Daseins.

Als Kriegsfreiwilliger, Motorradfahrer, fängt er an. 1914, im großen, heiligen Jahre der Bewährung der deutschen Jugend, beginnt das soldatische Leben. 1914. Was damals echt war und reif von Deutschlands Jungen, das stürmte zur Fahne. Das erzwang sich den Weg zur Truppe. Das übersprang alle Hindernisse, das sprengte alle Fesseln, fegte die Bedenken der Eltern beiseite und war erst dann wieder ganz in sich selbst versammelt, als es den grauen Rock des Feldsoldaten trug und die Kommandogewalt über sich fühlte. Der frontsoldatische Ernst des Lebens machte aus Jungen Männer. Noch im August 1914 steht Udet dem Franzosen gegenüber, verliert den ersten Kameraden seines kaum begonnenen militärischen Lebens.

Neun Monate später ist der nächste Schritt getan. Udet hat über sein künftiges Geschick schon selbst bestimmt: er ist Flieger geworden. Und Lehrer schon. Er bildet aus. Neunzehn ganze Jahre ist er alt: Fluglehrer in der deutschen Armee.

Menschen mit eigenem Willen leiht das Schicksal seine Schwingen. Ein gewaltiges Stück ist der junge Udet schon in das Fliegerleben hineingewachsen. Die Wurzeln der Liebe zur Fliegerei aber reichen zurück bis in die Kindheitsjahre. Als Vierzehnjähriger gehörte er bereits dem Aeroclub 1909 an. Das war eine Gründung flugbegeisterter Pennäler, die sich Modelle bauten. Im Januar 1911 erhält er das offizielle Fliegerzeugnis dieses Klubs, daß sein selbstgebauter Eindecker die vorgeschriebene Strecke von drei Meter zurückgelegt hat. Die Modelle fliegen schließlich weiter. Es geht im großen Schwung über die Isar. Dieser Erfolg wird bereits als Kanalüberquerung anerkannt. Schließlich wagen sich die Männer selbst in die Luft. Als Gleitflieger im eigenen Apparat erlebt Ernst Udet seinen ersten Absturz.

Aus Kinderspiel ward Konstruktion, aus Freude am Sport Dienst an der Nation. Und nun sei etwas vorweg gesagt: Hätte Udet nicht kühne Eltern besessen, keinen opferfreudigen Vater, der in der Erkenntnis des Könnens seines Kindes nicht die Ausbildung des Sohnes zum Zivilflieger gestattet, gefördert und — bezahlt hätte, so würde Deutschland vielleicht nicht zu einem seiner erfolgreichsten Kriegsflieger gekommen sein. Wie vielen hat Udet durch seinen Einsatz das Leben gerettet. Und nicht nur Fliegerkameraden, sondern auch deutschen Infanteristen, die später in den großen Schlachten buchstäblich Hilfe aus dem Himmel erhielten durch den Einsatz der Kampfflieger. Auch dafür sei dem Vater Udets heute noch gedankt.

Oberleutnant Göring mit seinen Flugzeugführern bei der Kritik des soeben beendeten Jagdfluges

Wie für jeden, der im kühnen Bogen zum Lichte stürmt, so hält auch für Ernst Udet das Schicksal seine erste Niederlage bereit. Ganz im Anfang reißt ein Schlag des Schicksals seinen Aufstieg nieder: „Absturz über dem Flugplatz. Sieben Tage Mittelarrest wegen gewissenlosen Fliegens, leichtsinnigen Kurvendrehens. Udet hat dem Vaterland eine neue, wertvolle Maschine zerstört, das Leben des Beobachters aufs schwerste gefährdet."

Sieben Tage Mittelarrest sind eine Lappalie. Aber wenn man unschuldig die Strafe absitzen muß, dann sind sie eine bittere Erfahrung. Und wenn eine ganze Fliegerkarriere an sieben Tagen zerbricht, dann ist das ein Schicksalsschlag, an dem ein Menschenherz zu scheitern vermag. Mit der Fliegerei ist es für Udet vorbei. Nicht wegen der erlittenen Verletzungen, sondern wegen der Motivierung seiner Bestrafung.

Ein wunderbarer Zufall, die Not, spannt den Gefreiten Udet nach siebentägiger Verzweiflung im Neubreisacher Militärgefängnis wieder ein: Nach einem erfolgreichen Bombenflug wird er zum Kampfeinsitzer-Kommando versetzt. Noch einmal hebt der tückische Zufall den Jungen aus dem Sattel. Er fliegt seine funkelnagelneue Fokker in Trümmer. Noch einmal droht ihn ein unglückliches Zusammentreffen zu vernichten. Dann beginnt sein Aufstieg in den Himmel soldatischen Ruhmes.

Und auch hier noch überquert ein Erlebnis diesen Aufstieg, eine erschütternde Erfahrung, zu der sich der Kampfflieger noch heute ehrlich bekennt. Diese Ehrlichkeit aber und diese Aufrichtigkeit, wunderbare Zeugen lautester Gesinnung, sie heben den Mann mit einem Schlage heraus aus der Masse Mensch und pressen ihn uns ans Herz. In seinem schlichten Bekenntnis wird er uns zum Vorbild der Offenheit. — Zum ersten Male begegnet Udet als Kampfflieger dem Feinde. Alle Chancen werden ihm geschenkt, den ersten Sieg spielend zu erringen. Aber er schießt nicht. Es fehlt ihm der Entschluß, lähmendes Entsetzen macht ihn kampfunfähig. Der Feind zwingt ihn zum Landen.

Nach dieser Niederlage, die sich zu einem demütigenden Erlebnis erst dann gestaltet, als Udet sich mit Selbstvorwürfen quält im Wissen: Ich habe versagt, weil ich um mein Leben zitterte! geht ihm der Sinn des Soldatentums auf:

„Soldat sein, heißt an den Feind denken und an den Sieg und sich selbst darüber vergessen!"

So steht es wörtlich in Ernst Udets Buch „Mein Fliegerleben", eines der klarsten und schönsten Werke, das dem soldatischen deutschen Schrifttum geschenkt wurde. Und wer das Leben dieses Mannes kennen und ihn lieben lernen will, der findet es in diesem Buche wieder.

Zweiundsechzig Siege untermauern das soldatische Dasein Ernst Udets. Zweiundsechzigmal ringt er den Feind nieder. Zweiundsechzigmal entläßt ihn der Tod aus seinen Fittichen. Einmal schenkt ihm der große Franzose, der bedeutendste Kampfflieger der Gegner, Guynemer, das Leben, weil Udet Ladehemmung hat und sich nicht zu wehren vermag.

Nach dem ersten Siege über einen Farman, den er brennend zur Erde schickt, dient Udet in drei Jagdstaffeln. Nach seinem zwanzigsten Abschuß hält Richthofen ihn reif für sein Geschwader und holt ihn sich persönlich. Es gibt viele gute Jagdstaffeln in der Armee. Aber es gibt nur e i n Jagdgeschwader Richthofen. Was aber diese

Kämpfer und Kamerad

Unteroffizier Ernst Udet, der heutige General-luftzeugmeister, als junger Flugzeugführer

fliegerische Kampftruppe über alle hinaushebt, ist der rücksichtslose Einsatz, dem der rote Kampfflieger immer vorangeht. Von ihm strömt jene wilde Energie aus, die Männer erst zu Kämpfern macht. Richthofens Herz ist hart, weil es für Deutschland schlägt und nur für Deutschland. Am dichtesten hinter der Front liegen die Maschinen Richthofens, ständig startbereit, Mensch und Maschinen nur notdürftig untergebracht, eine Truppe, unablässig zum Angriff fertig.

Zwei Stunden nach seiner Ankunft bei Richthofen startet Udet schon. Und wenige Minuten später geht der angegriffene Engländer brennend zu Boden.

Nach dem Kriege war Udet Flugzeugbauer, Schauflieger, Expeditionsteilnehmer in Afrika und Grönland. Im Ausland errang er Siege für Deutschlands neues Ansehen im Flugsport. Ohne Unterlaß hat Ernst Udet wie ein Frontsoldat nach dem Kriege noch weiter gekämpft. Und die deutsche Jugend, sie lernte diesen Mann und seinen Namen lieben. So hat Ernst Udet sein Teil dazu beigetragen, den frontsoldatisch-fliegerischen Geist im deutschen Volke wachzuhalten.

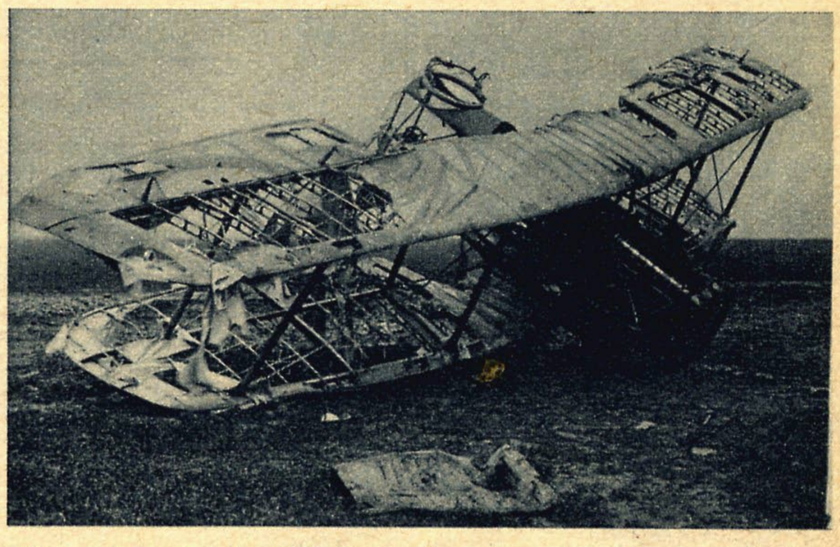
Mehr über das Leben dieses Mannes zu sagen, hieße Auszüge aus seinen Lebenserinnerungen, aus seinem „Fliegerleben" zu machen.

Was aber gesagt werden muß, ist dies: Ein gütiges Geschick hat Männer wie Udet der deutschen Nation erhalten. Ein Mann hat sie wieder einzusetzen vermocht in ihr Lebenselement. Rings um sie wartet die stärkste und machtvollste Luftflotte der ganzen Welt. Maschinen und Motoren allein aber halten den Feind nicht von den Grenzen fern. Über den Motoren muß das Herz der Männer schwingen, die Deutschland seinen soldatischen Ruhm erhielten, selbst als diese Nation in Trümmer geschlagen worden war. Deutschland verdankt seine Unangreifbarkeit den Männern, die ewige Frontsoldaten sind. Und bei diesen Männern steht der Kampfflieger Ernst Udet.

Deutschlands Jugend schaut an ihm empor. Er ist ihnen Vorbild geworden und Kamerad. Das, was er als Junge erstrebt, hat er als Jüngling erreicht und als Mann vollbracht. Unsere deutsche Jugend hat es leichter, als diese Männer es gehabt haben. Der deutschen Jugend sind Breschen geschlagen worden, alle Wege sind ihr frei gemacht worden, die mühsam einmal begangen werden mußten, ob sie nun zur Fliegerei führten oder in das Soldatentum irgendeines anderen Berufes hinein.

Wille und Haltung machen den Mann.

Mut und Treue für die Nation, Fairneß gegenüber dem Feinde, Ausdauer und Zähigkeit zeichnen den deutschen Soldaten aus. Ernst Udet will nicht mehr sein als ein Frontsoldat wie alle anderen. Und gerade darum lieben wir ihn, der in die höchste Schule des Lebens und des Kampfes ging, der nach Richthofen noch Hermann Göring als Geschwaderchef hatte und aus dieser Kameradschaft hervorging, ein schlichter Soldat, ein vorbildlicher Kamerad, ein deutscher Mann.



Von unseren Jagdfliegern abgeschossenes französisches Flugzeug

Aufnahmen: Heeresarchiv Potsdam (3), Atlantic (1), Privataufnahme (1)

Eine Jagdstaffel an der Westfront macht sich startfertig. Sie ist mit Fokker-Dreideckern ausgerüstet. Vor dem Führersitz sind die beiden MG zu sehen

Eine „Heldentat“ Old Englands

Das Luftschiff L 19 hatte bei einem England-Angriff Treffer erhalten, die seine Tragfähigkeit so verminderten, daß es auf der Rückfahrt auf hoher See niedergehen mußte. Die Besatzung stieg auf den First des langsam sinkenden Luftkreuzers. Nach endlos langer Zeit bangen Wartens erscheint eine Rauchfahne am Horizont. Die Hilfe ist nah! Das Schiff, der englische Fischdampfer „King Stephen" hält auf das Wrack zu, umkreist es und — dampft unter höhnischen Rufen seiner Besatzung weiter. Von dem Luftschiff und seiner braven Besatzung hat man nie mehr gehört

Nach einem Gemälde

von Adolf Bock

L 59 über

von Hellmut Schwatlo

Im November 1917 machten heldenmütige Luftschiffer den Versuch, der von feindlicher Übermacht blockierten Schutztruppe in Deutsch-Ost-Afrika Hilfe zu bringen. Das eigens für diese Fahrt umgebaute Luftschiff kam ohne wesentliche Schwierigkeiten bis nach Khartum.

Senkrecht fällt die Bruthitze vom grell erleuchteten Sonnenhimmel auf das sich endlos dehnende Sandmeer. Die Dünenkämme, die sich zu gewaltigen Gebirgsketten türmen, glühen unter den versengenden Strahlen. Wie farblos liegt die Wüste, gelb unter gelbem Himmel. Kaum kann das Auge die Wellenlinien erkennen, die Meere von Sandkörnern in die Eintönigkeit wühlten.

Die schmale Karawanenstraße, die in kühn geschwungenen Kurven durch das große Schweigen der Wüsteneinsamkeit führt, scheint vom Sandgelb der Dünen zugedeckt. Nur ein geübtes Auge kann den fein gedunkelten Strich der anmutigen Serpentinen erkennen, den Karawane für Karawane in das große Einerlei gruben.

Auf dem kaum Straße zu nennenden Wüstenpfad bewegt sich im trägen Schaukelrhythmus des Kamelschritts ein Wüstentransport nach Norden. Von Dachel kommt die Karawane, von jener durch Ruinenfelder umklammerten Oase, nach deren schattigen Palmenhainen und grünenden Äckern sich alle längst zurücksehnen, Mensch und Tier, Reiter und Träger. Das bange Schweigen, das über der gelbkörnigen Eintönigkeit lagert, lähmt Gedanken und Gefühle; nur die Körper ahnen noch die Wohltat des Schattens, den sie in Dachel zurückließen, sie ersehnen neues Glück in Farafrah, dem bewohnten Garten der Senussi, der Ziel der Karawane ist. Der Geist, die Sinne sind scheintot wie die Wüste ringsum.

Erschreckte Schreie einer wildkreisenden Wolke aufgescheuchter Wüstengeier reißt die Spitzenreiter der Karawane aus dem Trott. Vergeblich mühen sie sich ab, der Unruhe Ursache zu erspähen. Es verstreichen Minuten, eine halbe Stunde schleicht dahin. Längst sind die Geier weitergezogen nach Süden. Da schreckt ein Brummen, ein Dröhnen die einsamen Wüstenreiter hoch. Ehe ihre vom grellen Gelb geblendeten Augen die Umrisse jenes Luftungeheuers erkennen können, das wie ein glitzernder Riesenfisch, unter Wolken hängend, entgegengeschwommen kommt, senkt sich für Minuten Schatten über Kamele und Reiter, Schatten in Form jenes Untiers, das sich den Himmel untertan gemacht. Die Karawane fällt auseinander, als habe sie eine Kette schlagender Blitze ereilt. Die Männer im Turban werfen sich von den Tieren auf die Erde, den Blick nach Osten, Mekka zugewandt, Heil und Hilfe erflehend von Allah il Allah.

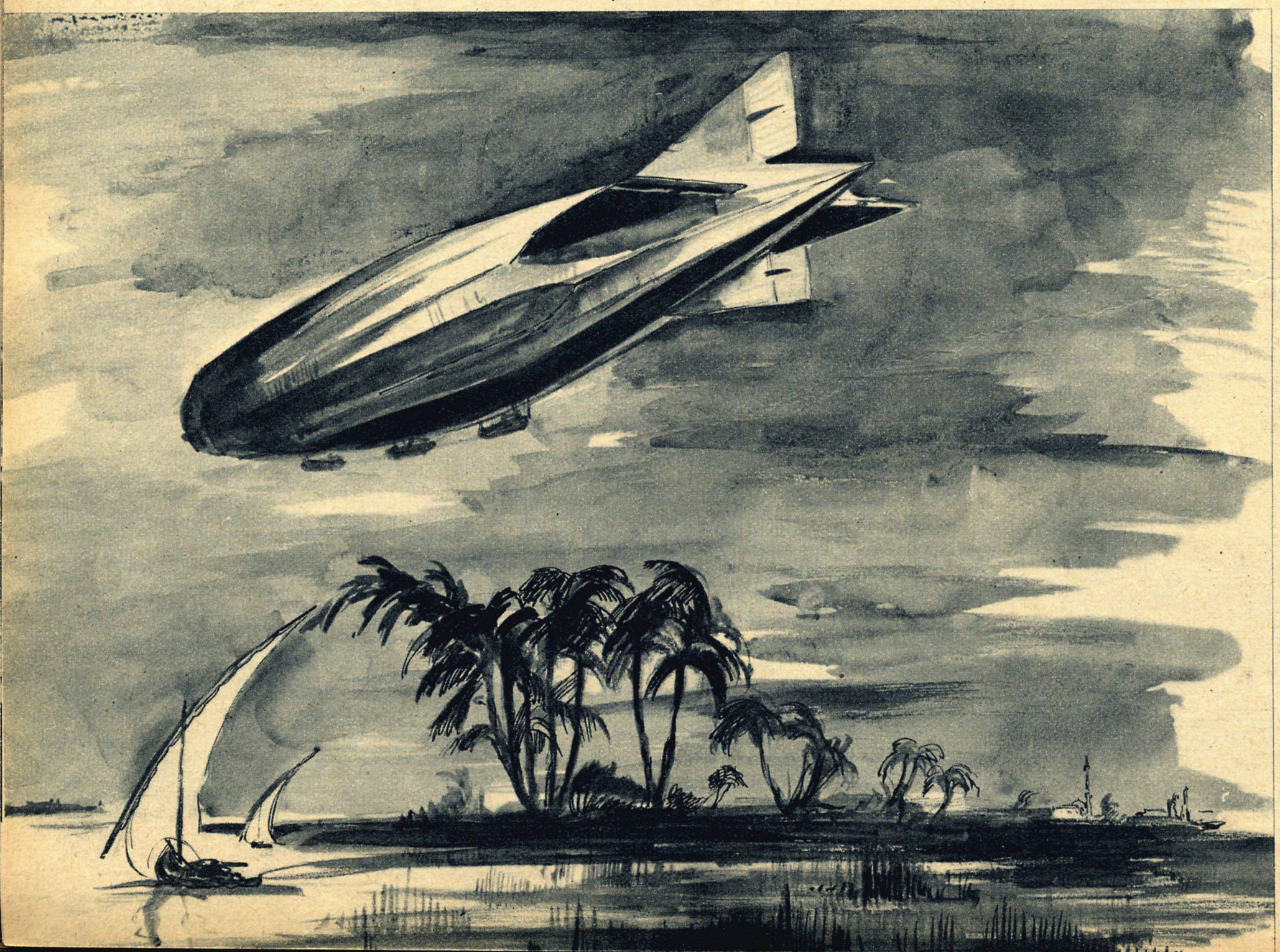
Und siehe da, Allah erhört sie. Er läßt den Himmelskoloß, den Riesenfisch unter den Wolken, vorüberrasen, ohne sie auszulöschen. Das Untier braust vorüber, donnernd, als finde die Kette schlagender Blitze ihr lärmendes Echo. Längst ist der böse Spuk nach Süden zu verschwunden, als sich aus dem verstörten Durcheinander Mensch und Tier wieder zum geordneten Marsch nach Norden in die beschattete Sicherheit der kastellgekrönten Oase Farafrah zueinander finden.

Keiner der dunkelgesichtigen Männer, die in Angst vor nahendem Verhängnis ihre Leiber an die Glutdecke des Wüstensandes preßten, weiß näheres über das gesehene Schreckwunder auszusagen. Kaum Form und Farbe des Himmelspuks haben ihre verstörten Sinne wahrgenommen. Ja, sie werden schon anderntags kaum noch wissen, ob sie nicht eine Fata Morgana genarrt hat. Aber es ist keine Fata Morgana, auch kein Wahngebilde jenes Wüstenirrsinns, den die trockene Hitze, die Eintönigkeit des Grellgelb der Wüste entfacht; kurze Zeit später erscheint der schlankleibige Himmelsfisch über dem belebten Grünflecken Dachel, dem die Karawane entstammte. Er kreuzt über den Palmenhainen, über den Häusern, erschreckt vor den Moscheen und auf dem Dach des Klosters der fanatischen Senussi die Anbeter Allahs, die Erneuerer des Islams.

Ein Wundertier ist über Afrika erschienen, gewaltiger und fremdartiger als es je Phantasten im Farbenrausch ihrer Märchenbilder ersannen.

*

Für jene Männer, die im Innern des Silbervogels hocken, ist die Welt zu ihren Füßen nicht minder reich an Wundern. Sie erschrecken zwar nicht vor dem Niegeschauten. Sie haben in ihren blanken Häusern, die daheim hoch im Norden stehen, schon als Knaben von der Wunderwelt Afrikas Märchenhaftes erfahren. Als ihnen dann vor wenigen Wochen, im dritten Jahr des Großen Krieges, der über die Welt hereingebrochen ist, ein Befehl das große Abenteuer Afrika zur Pflicht macht, da sind sie mit bangfreudigem Herzen an die große Aufgabe herangegangen. Eine Aufgabe, die zweiundzwanzig deutschen Männern gewiesen ist: es gilt, den Ring, den feindliche Übermacht um deutsches Land in Afrika geschlossen hat, zu sprengen und den deutschen Soldaten — auf einsamem Posten durch Engländer und Schwarze, durch Hitze und Regen durch Seuche und



Links: Ruhig gleitet das Luftschiff über die Nilebene nach Süden

Rechts: Die punktierte Linie bezeichnet den 7000 km langen Weg des Luftschiffs von Jambul in Bulgarien über Ägypten bis in die Höhe von Khartum und zurück. Diese riesige Strecke wurde in 95 Stunden bewältigt

Zeichnungen Erhardt Erdmann

Afrika

Dort rief es ein Funkspruch zurück, nachdem es bereits rund die Hälfte des Weges zurückgelegt hatte. Der Rundspruch erfolgte auf Grund falscher Informationen, die in Berlin eingelaufen waren. Unser Bericht schildert eine der packendsten Episoden dieser dramatischen Fahrt

Hunger gefährdet — all das zu bringen, wonach sie seit Monaten verlangen.

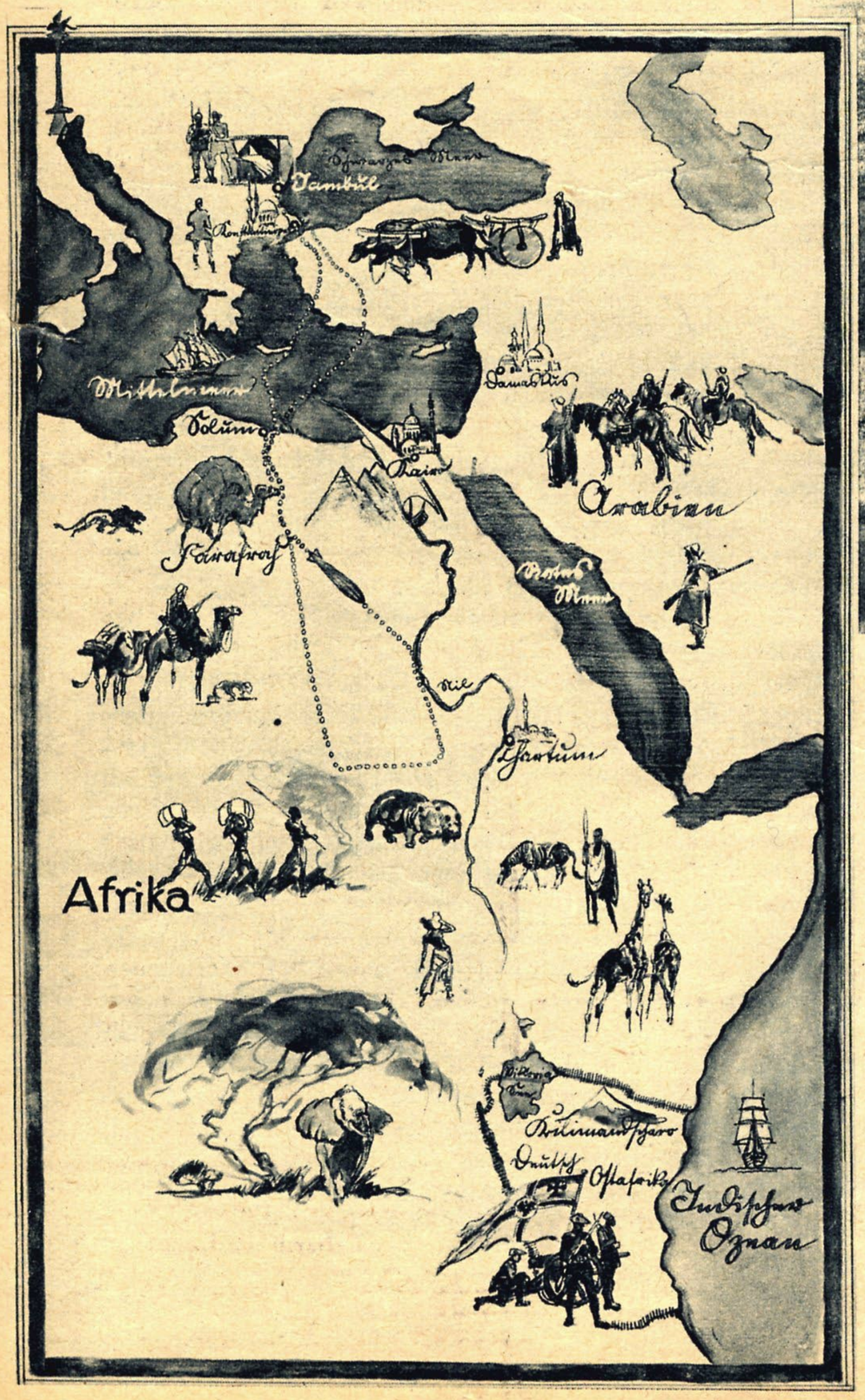
Während das stolze Luftschiff, das am Bug die Zeichen L 59 trägt, über der Oase Dachel eine Schleife zieht, ist es still an Bord. Die Strapazen der letzten zwei Tage, in denen L 59 durch Sturmgewitter und feindliche Fliegerketten hindurch mußte, haben die Männer stumm und verbissen gemacht. Nun schauen sie wieder eins der vielfältigen Wunder der Wüste; sie sehen es aber nicht unbefangen, wie es ihre Jungenphantasie einst ausgemalt hat. Sie sehen es mit halbem Auge; denn sie vergleichen sofort Lage der Oase mit dem Endziel, dem sie zustreben, und sie atmen auf bei der Gewißheit: es kann nur noch zweimal 24 Stunden dauern, und L 59 ist durch!

In der mittleren Gondel sind drei Männer beisammen, die über Wohl und Wehe der großen Aufgabe wachen. Gegen die Gondelwand gelehnt, steht der Kommandant des Luftriesen, Kapitän Bockholt. Seine dunklen Augen starren gebannt nach Süden.

„Wir halten geradezu auf den Nil. Die Nacht werden wir im Sudan sein!"

Professor Dr. Zupitza, braunverbrannt, energiegeladen, nickt wie abwesend vor sich hin. „Und

Der gewaltige Schatten eines fliegenden Untiers geistert über die Karawane hin. Eine Panik bricht los …



übermorgen bei unserer tapferen Truppe!" Seine Augen weiten sich bei dem Gedanken. Sie malen den großen Augenblick aus, wenn L 59 über dem Makonde-Hochland erscheint, über jenem gewaltigen Bergrücken in Deutsch-Ost, wo Lettow-Vorbeck mit seiner Handvoll Afrikaner einer dreißigfachen Übermacht keinen Tag Ruhe läßt.

Auch die beiden anderen Männer, der Kommandant und sein engster Mitarbeiter, der Feldwebelleutnant Grussendorf, sind mit ihren Gedanken bereits am Ziel. Tagtäglich formt ihre Phantasie die Einzelheiten des Enderfolges. Es ist Grussendorf, der jetzt spricht, heiter trotz der Treibhaushitze, die sie lähmend umgibt. „Ja, ja, über dem Makonde-Hochland werde ich dann den Schwarzen direkt in die Suppenschüssel springen!"

Bockholt schweigt. Zupitza, erfahrener Afrikaner, der als Arzt L 59 begleitet, zuckt die Achseln: „Das würde immerhin den Marterpfahl ersparen."

Dann ist wieder Stille an Bord. Dem Professor Zupitza ist nicht wohl bei diesem Scherz. Einfach ist es wahrhaftig nicht, was dem Grussendorf, diesem Teufelskerl, bevorsteht. Er wird, sobald L 59 am Ziel ist, gleichsam als Versuchsballon auf die Erde gelassen. Aus dem, was ihm dann unten zuteil wird, Freudenempfang, Gefangennahme oder Marterpfahl, werden die übrigen einundzwanzig erkennen, ob Freund oder Feind unter ihnen ist. Eine andere Erkennungsmöglichkeit gibt es nicht. Einer muß sein Leben der Ungewißheit vorwerfen. Trifft er auf Kameraden, dann wird

FORTSETZUNG AUF SEITE 46

Sieger, die uns Vorbild sind

Walter Bloem

Der rote Kampfflieger

Auch der Krieg der Urzeiten warf Masse gegen Masse. Aber aus dem Bilde früherer Schlachten hebt sich immer wieder die Erscheinung des Einzelkampfes: die grellen Helmzierden der Führer ziehen sich magnetisch an, der Beste von hüben brennt vor Begierde, sich mit dem schärfsten Degen von drüben zu messen. Seit aber das Schießpulver, die fernwirkende Waffe das Wesen des Krieges umgewälzt haben, leuchtet aus dem düstren Schauspiel des Zusammenstoßes der Heere nicht mehr, Vorbild und Vordeutung des Ausganges, der persönliche Zweikampf der „Recken" hervor.

Seltsame Linienführung der Kriegsgeschichte: die letzte Technisierung des Waffenwesens treibt eine Urform des Schlachtgefüges zu neuer Blüte. Neben den Namen der Feldherren, deren Person sich vom Schlachtfeld immer mehr ins Kartenzimmer des Großen Hauptquartiers zurückzieht, tauchen im Weltkrieg plötzlich ins Blickfeld der Weltberühmtheit zwei Gruppen von Fronthelden: U-Boot-Kommandanten und Flieger!

Ganz allein wie der Held der Ilias, wie der turniergeschulte Eisenreiter des Mittelalters, so stellt sich der Jagdflieger unserer Tage zum Kampf — nur daß er statt des Streitwagens, des gepanzerten Rosses eine höchst verwickelte Maschine besteigt. Homerischer Ruhmesglanz umstrahlt die Namen unserer Fliegerhelden — voran des Dreigestirns Immelmann — Boelcke — Richthofen. Der Letzüberlebende dieser drei ist dem Herzen unseres Volkes am nächsten gekommen. Weniger, weil er die Höchstzahl von Luftsiegen erkämpfte — achtzig — bevor auch ihn der Schlachtentod erjagte. Aber er hat als Einziger über sein Leben, Tun und Fühlen Rechenschaft abgelegt — in einem der meistgelesenen Bücher der deutschen Weltkriegsliteratur.

Manfred von Richthofen — Aufnahme Heeresarchiv Potsdam

Der 1892 Geborene ist ein Sohn alter Familien. Von väterlicher Seite fließt Blut des „alten Dessauer", von mütterlicher Hohenzollernblut in seinen Adern. Den Offiziersberuf hat unter allen seinen Ahnen erst sein Vater erwählt. Heitere Kindheit, Kadettenhaus, Fahnenjunker im Ulanenregiment Nr. 1., Herbst 1912 Offizier, schon früh als Rennreiter beachtet, zweiundzwanzigjährig in den Krieg, zunächst während der Mobilmachung als Patrouillenführer nach Rußland hinein, dann aber, nach dem Westen hinübergeworfen, neue Patrouillenritte in der Widrigkeit des belgischen Franktireurkriegs, am 23. September 1914 EK II., im Januar 15 Ordonnanzoffizier bei der 18. Infanteriebrigade. Ende Mai 1915 Übertritt zur Fliegertruppe: „So war mein größter Wunsch erfüllt." Ausbildung als Beobachter; zahllose Aufklärungsflüge als ‚Franz'; nach dem Festlaufen der russischen Offensive zur Westfront versetzt, und zwar, was ihn sehr „verlockte", zu einem Großkampfflugzeug. Aber bald ist ihm, obwohl er schon jetzt „einen Tropfen Blut fürs Vaterland" vergießen durfte, „das Bombenwerfen verleidet". Während der Herbst-Champagneschlacht, Oktober 1915, erste Begegnung mit Boelcke; am 10. Oktober erster Alleinflug. Im Heeresbericht vom 26. April 1916 wird zwar noch nicht sein Name erwähnt, wohl aber eine seiner Taten: Abschuß eines Nieuport. Endlich erfüllt sich, was von Anfang seiner Pilotenlaufbahn sein einziges Streben war: er darf in einem einsitzigen Kampfflugzeug fliegen. Juni Verladung nach Rußland. Bombenwürfe. Im August die Entscheidung. Boelcke kommt zu Besuch, fordert ihn auf, sein Schüler zu werden und mit ihm an die Somme zu gehen. Am 17. September schießt er seinen ersten Engländer ab. Aber schon am 28. Oktober fällt sein Lehrmeister. Am 9. November bringt er seinen achten Gegner zur Strecke. Am 23. erlegt er „den englischen Immelmann" Major Hawker. Kurz darauf liegt der Sechzehnte. „Ich stand somit an der Spitze sämtlicher Jagdflieger. Dieses war das Ziel, das ich erreichen wollte." Der Pour le merite ist fällig. Im Januar 1917 wird er Führer der Jagdstaffel II in Douai.

„Aus irgendwelchen Gründen kam ich eines schönen Tages auf den Gedanken, mir meine Kiste knallrot anstreichen zu lassen." Der „rote Kampfflieger" ist fertig.

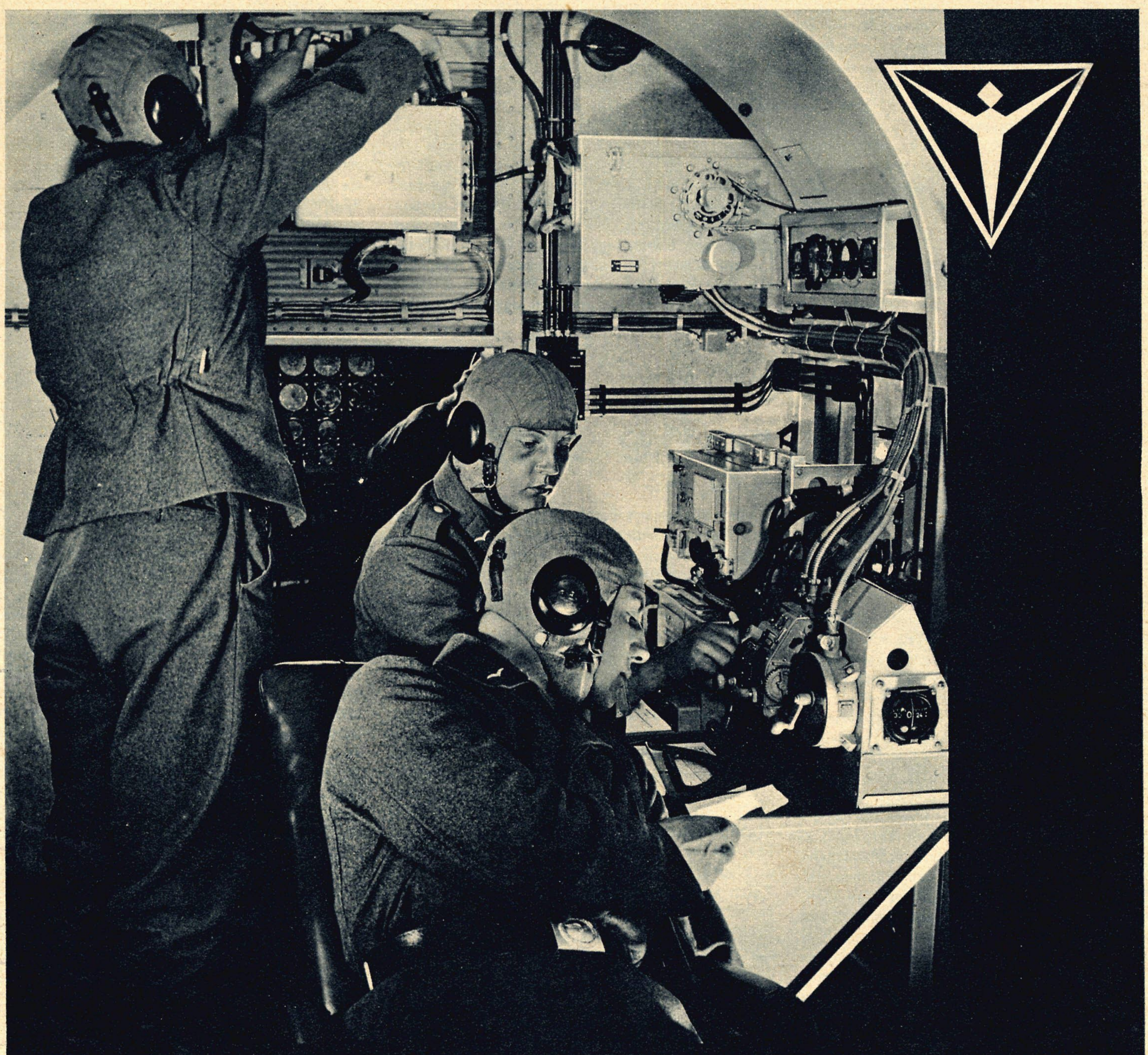
Zwischen immer weiteren Siegen kommen mancherlei Unfälle; einmal bricht während des Kampfes in 300 Meter Höhe die eine Tragfläche durch, Mitte März wird er abgeschossen, „plumpst" aber nicht, sondern kann sich abfangen. Beide Male kommt er „noch ganz heil" runter. Am 6. Juli wird er durch Kopfschuß verwundet, erzwingt aber während des Abgleitens mit letzter Energie Landung ohne Bruch. Die Engländer stellen ein besonderes „Anti-Richthofen-Geschwader" auf. Es wird von Manfreds Staffel alsbald böse zusammengeschossen. „Ich glaube, wir waren den Engländern unsympathisch." Der 52. Feind wird zur Strecke gebracht.

Aus all diesem Erleben ist jenes Buch entstanden: „Der rote Kampfflieger." Sein Absatz geht bald in die Hunderttausende.

Aber sein Verfasser überlebt es nicht allzu lange. Am 24. April 1918 fällt auch ihn das Todeslos. A. Roy Brown, ein kanadischer Fliegerhauptmann, ist der Sieger. Jenseits der englischen Linien wird er aufgefunden. Seinen Bezwinger ehrt das Bekenntnis: „Kein Gefühl der Freude konnte aufkommen, daß dort Richthofen lag, der Größte von allen." Der Feind bestattet ihn mit allen soldatischen Ehren. 1935 wurden seine Überreste zum Berliner Invalidenfriedhof übergeführt.

Schon diese Umrißskizze eines Manneslebens, das nur 25 Jahre umspannte, läßt ein paar Grundlinien im Charakterbild unseres „größten" Weltkriegsfliegers erkennen: die unbedingte Zielstrebigkeit, die eiserne Dreiheit von Erkennen, Wollen, Handeln. Aber in seinen Bericht eingestreut finden sich zahllose Sätze, die wie Programmpunkte eines Lehrganges der Fliegererziehung wirken — und zugleich das Gesicht ihres Schöpfers immer schärfer herausmodellieren. Tapferkeit und Geistesbereitschaft sind ja Selbstverständlichkeiten. Eine strahlende Heiterkeit seines Wesens, ein oft überlegener, oft grimmiger Humor heben ihn scharf gegen Boelckes straffen Ernst ab. „Edle freuen sich der Tat", sagt Goethe. Diese Freude an der eigenen Leistung und Art, ohne Ruhmredigkeit und Selbstverherrlichung, durchleuchtet seine Erzählung mit kindhaftem Glanze.

Was er unter echter Fliegergesinnung versteht, kommt klar zum Ausdruck bei seiner Kennzeichnung



JUNKERS-JU 52/3m

als „Fliegender Hörsaal"

Überaus günstige Raumverhältnisse der Ju 52 geben die besten Voraussetzungen zur Ausgestaltung der Kabine zu einem modernen „Hörsaal". Dieser „fliegende Hörsaal" gestattet während des Fluges den praktischen Unterricht über alle fliegerischen, navigatorischen und funktechnischen Fragen und zeigt wesentliche, erfolgsichere Vorteile gegenüber allen theoretischen Lehrmethoden.

JUNKERS FLUGZEUG- UND -MOTORENWERKE A.-G. DESSAU

der Eigenart des Feindes. „Das ist das Schöne beim Jagdflieger, daß es auf keinerlei Kunststücke bei ihm ankommt, sondern lediglich persönlicher Schneid das Ausschlaggebende bleibt." — „Das Draufgehen macht alles." Den Franzosen, meint er, liege es, „aus dem Hinterhalt zu überfallen und einem andern aufzulauern." Ab und zu brause wohl mal das gallische Blut in ihm auf. Aber es sei mit einer „Brauselimonade" zu vergleichen. „Für einen Augenblick furchtbar viel Mut, der ebenso schnell vollständig schwindet. Das zähe Durchhalten fehlt ihm."

Wäre er nicht Jagdflieger, er möchte Infanterieflieger sein, um „unserer am schwersten kämpfenden Truppe direkte Hilfe leisten zu können". Seine Lehren über die Aufgaben des Kommandeurs eines Jagdgeschwaders werden als goldene Regeln für alle fliegerische Zukunft gelten: „Unmittelbar bei seiner Truppe liegen, keine Befehle vom grünen Tisch — die Fähigkeit jedes einzelnen seiner Jagdflieger durch eigene Beobachtung im Kampfe kennenlernen — nicht allzuviel herumkommandieren, keine zu eng umschriebenen Befehle — es geht nur um den Kampf!" Das sind die Grundzüge seiner Auffassung von fliegerischem Führertum.

Zum Schluß: Selbstkritik! In der seltsam umdunkelten Betrachtung, die den Schluß seiner Aufzeichnungen bildet, sagt Manfred über sein Buch: „Wenn ich darin lese, grinse ich mich selbst schnoddrig an. Jetzt ist mir gar nicht mehr schnoddrig zumute."

Von höchster Stelle hat man ihm sagen lassen, er soll jetzt selber nicht mehr fliegen. „Ich würde mir aber sehr elend vorkommen, wenn ich jetzt, behaftet mit Ruhm und Orden, als Pensionär einer Würde dahinleben würde, um mein kostbares Leben der Nation zu erhalten, während jeder arme Kerl im Schützengraben, der seine Pflicht genau so tut, ausharrt."

Das war Manfred Richthofen. So hat er gedacht und gelebt, so ist er gefallen.

Es ist ein Symbol höchster Ordnung, daß der Waffengefährte, dem als Letztem die Ehre zuteil wurde, Kommandeur des Jagdgeschwaders Richthofen zu sein, den Auftrag des Führers erhielt, die deutsche Luftwaffe neu aufzubauen. Wie Hermann Göring diesen Auftrag erfüllt hat, weiß die Welt: Im Geiste Manfred Richthofens.

Franz Schauwecker

Der große Lehrmeister

Der Weltkrieg erzeugte eine bis dahin vollkommen unbekannte Waffe: das Flugzeug und den Flieger. Zum erstenmal trat außerhalb des Wassers und der Erde die Luft in den Bezirk des Krieges ein.

Der entscheidende Mann dieser neuen Waffe ist Oswald Boelcke. Alle anderen haben von ihm gelernt, sind unter ihm groß geworden und haben einen vielleicht strahlenderen Glanz ihres Namens erreicht. Aber Boelcke hat Grundlage, Aufbau und Richtung für alle seine Nachfahren der Fliegerwaffe gegeben. Darin besteht seine unsterbliche Bedeutung.

Kurz: Boelcke wurde geboren am 19. Mai 1891 in Giebichenstein bei Halle. Sein Vater war Professor an der Herzoglichen Antoinettenschule in Dessau. Der junge Boelcke wurde Leutnant im Telegraphenbataillon III in Koblenz. Ihn leitete zur Wahl dieser Truppe Neigung für Physik und Mathematik. Im Mai 1914 wurde er Flugzeugführer. Im Weltkriege wurde er bei der Feldfliegerabteilung 13 und 62 Erkundungsflieger. Im Sommer 1915 erhielt er als erster Flieger den „Pour le mérite" zusammen mit Immelmann als „Jagdflieger", ein Begriff, der damals etwas unerhört Neues darstellte. Im Herbst 1916 wurde er Führer der Jagdstaffel II. Er erreichte vierzig Luftsiege als der erfolgreichste Jagdflieger von 1916. Am 28. Oktober 1916 fiel er unbesiegt durch eine leichte Berührung seines Flugzeuges mit einem deutschen Flugzeug, nachdem er im Gleitflug niedergegangen und im Aufprall auf den Erdboden getötet worden war.

Boelcke war von Jugend an immer ein Mensch,

Oswald Boelcke
Nach einer farbigen Zeichnung von Prof. A. Schorling

der dem Wasser, der Sonne, der Luft verbunden war. Das Leben zwischen vier Wänden war ihm verhaßt, ihn interessierten der Sport und die Leibesübung, das Bergsteigen, Turnen, Reiten und der Dauerlauf, den er planmäßig gegen seine schon früh vorhandenen asthmatischen Beschwerden pflegte. Mittelgroß, breitschulterig, schlank und harmonisch gebaut, war er ein geschmeidiger und kraftvoller Mensch, dessen blaue und offen blickende Augen auf fast jeden, der ihn kannte, Eindruck machten. Sein Wille beherrschte den Körper, und die Offenheit seiner Seele gewann ihm viele Herzen. So kam er von der Funkentelegraphie zur Fliegerei. Er machte ihre Anfänge im Kriege mit, hatte dort viele Langweiligkeiten und Scherereien auszustehen, bis er endlich mit der Abteilung 62 nach Douai kam. Dort begann seine heroische Laufbahn, die nur etwas über ein Jahr dauerte. Aber diese kurze Spannzeit war erfüllt von einer unabsehbaren Reihe von Taten und zugleich von einer grundlegenden und vorbildlichen Lehrtätigkeit für die Fliegerei.

Als Boelcke in den Krieg ging, war die Fliegertruppe nur ein Teil der Verkehrstruppen, bis sie begann, die Fernaufklärung der Artillerie zu übertrumpfen. Dann kam mit Luftphotographie und Funkentelegraphie vom Flugzeug aus das Einschießen der Artillerie und damit die organische Zusammenwirkung des Fliegers mit den Truppen auf der Erde. Dann kam der Bombenabwurf aus dem Flugzeug, den Boelcke nicht sehr geliebt hat. Von diesem Zeitpunkt setzt Boelckes Weiterbildung der Flugwaffe ein. Er ging auf den Kampf aus und fand nur kümmerlich bewaffnete Flugzeuge vor, während der Franzose überlegen war. Am 1. März 1915 wurde die Fliegertruppe von den Verkehrstruppen getrennt und damit unter dem Major Thomsen als Feldflugchef selbständig gemacht. Gleich darauf setzte Boelckes Wirkung ein im Zusammenhang mit Fokkers neuem, leichten, schnellen, wendigen und steigfähigen Einsitzer. Bisher hatte es Luftkämpfe nur gegeben, wenn man sich zufällig traf. Luftkampf war Zufall, aber nicht Schicksal, war Gelegenheit, aber nicht Organisation.

Als Boelcke sich in den neuen Fokker-Einsitzer setzte, begann der Kampfflug, der von der Jagdfliegerei der einzelnen bis zur bewußten Ordnung der Jagdstaffeln führte, noch später der Geschwader.

Jegliche Erfahrung fehlte. Boelcke war der erste, der dadurch, daß er seine Erfahrungen sammelte, die Grundlagen für den bewußten Kampf in der Luft legte. Nicht nur das, sondern ihm war es zugewiesen, den Luftkampf gedanklich und lehrmäßig als richtunggebend für den Weltkrieg auszubilden. Das, was wir „Jagdfliegerei" nennen, verdankt seine charakteristischen Züge Oswald Boelcke. Er flog nicht nur voran, sondern er war auch das ausbildende und weiterdenkende, vorausschauende und ordnende Gehirn dieser neuen Kriegswaffe. Das ist das Einzigartige bei Boelcke: die beispiellose Vereinigung von triumphaler, heroischer Tat und strengster sachlicher Durcharbeitung eines ganzen neuen Aufgabengebietes. Der junge, frische, unbekümmerte Jüngling wurde in wenigen Monaten vom Schicksal berufen, eine bisher ganz unbekannte, in ihren Endwirkungen damals aber noch kaum zu messende Waffengattung grundlegend und richtunggebend zu bestimmen. Die Gestalt dieses Mannes verstraffte sich, das Gesicht wurde hart, der Blick durchdringend, der Mund streng. Aber die Offenheit des Blickes blieb und die Bereitschaft seines Wesens war immer da. Nie versagte er sich, immer gab er sich, aber den Vergnügungen immer weniger.

Aus der gelegentlichen Begegnung in der Luft wurde das zielbewußte Aufsuchen des Feindes, um ihn aus der Luft niederzuringen auf die Erde. Die einzelnen Flieger wurden zu „Gruppen" zusammengefaßt und aus ihnen wurden später die „Jagdstaffeln". Sie griffen den Gegner an; sie verteidigten die eigene Front nicht mehr, sondern sie wollten den Gegner verjagen. Einer der ersten, der eine selbständige Gruppe der Flieger führte, war Boelcke. Hier mit seinen eigenen Worten einer seiner entscheidenden Siege am 30. Oktober 1915, für den er den Hohenzollernorden bekam:

„Ich zog mich schleunigst in die Wolken zurück und legte mich da auf die Lauer. Kurz vor 12 Uhr kam wieder einer dicht an die Stellungen von Tahure. Diesmal kam ich ungesehen bis auf 100 m an ihn ran und eröffnete das Feuer. Er bog sofort nach Süden und wollte ausreißen. Ich war aber viel schneller und stieß auf ihn wie ein Habicht. Nun ging er nach unten, und ich mußte, wenn ich ihn nicht loslassen wollte, nach.

Sehr witzig war folgendes: Kaum hatte ich das Feuer eröffnet, da erschien der Kopf und Oberkörper des französischen Beobachters über dem oberen Tragdeck — ihr wißt doch, daß in den französischen Flugzeugen der Führer und der Beobachter vorn in einem Balkon sitzen? Der Motor liegt hinten. Ich sah dem Kerl trotz seiner Lederkappe und Brille ordentlich den Schreck an. Dann verschwand er schnell und kam gleich wieder mit einer Donnerbüchse zum Vorschein. Infolge meiner großen Geschwindigkeit war ich aber schon im nächsten Augenblick so nahe dran, daß er einen Schreck kriegte und den Kopf wieder einzog — vielleicht hatte ich ihn auch getroffen, denn während der ganzen Angelegenheit schoß ich andauernd.

Der Führer aber war ein ganz zäher Bursche. Sein Flugzeug wand sich immer hin und her und wollte nicht fallen. Da hielt ich stur auf den Gegner drauf bis zu dem Moment, wo die Apparate zusammenstoßen mußten — erst in drei oder fünf Meter Ent-

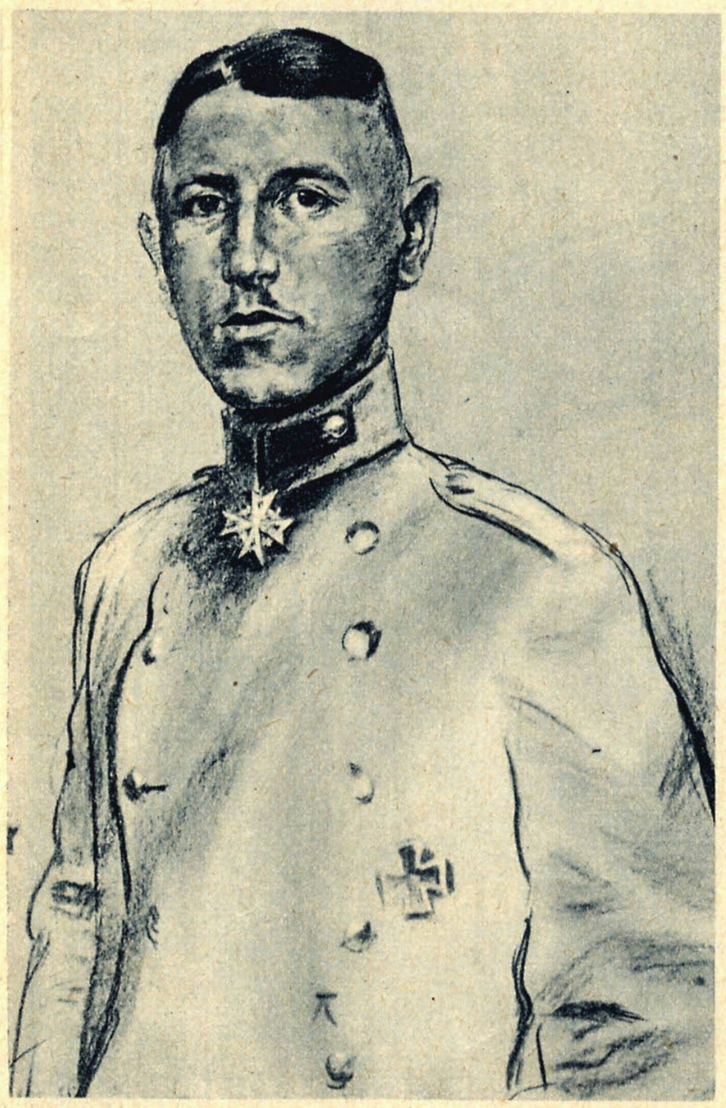
Drei gute Gründe:

Aromatisch, leicht und frisch!

KYRIAZI „ASTRA" 4 PFENNIG

MIT UND OHNE MUNDSTÜCK

fernung riß ich meine Maschine zur Seite und sah in demselben Moment, wie der feindliche Apparat nach rechts umkippte. Die ganze Geschichte hat nur etwa eine Minute gedauert, in der ich 500 Schuß auf meinen Gegner abgegeben habe.
Dann der sachlichste Bericht, den es geben kann, der eines abgeschossenen Feindes, der auf wunderbare Weise mit dem Leben davonkam, der „Zwanzigste", der englische Fliegerhauptmann Robert Wilson, in seiner protokollierten Aussage über seinen Kampf mit Boelcke:
„Ich tröstete mich damit, daß ich von dem größten aller deutschen Flieger, dem Hauptmann Boelcke, heruntergeholt worden bin, und daß mein Leben auf eine fast wunderbare Weise erhalten geblieben ist.
Wie du weißt, fliege ich eine schnelle, einsitzige Vickers-fighting-Maschine. Auf einem Erkundungsflug sah ich, wie ein deutscher Jagdflieger eben eine unserer alten langsamen B. E.-Maschinen erledigen wollte, und kam gerade zurecht, um diese zu retten. Nachdem ich ein paar Schüsse auf den Deutschen gelöst hatte, machte er kehrt und sich heimwärts davon. Ich Tor verfolgte ihn und merkte nicht, daß er mich nur weiter auf sein Gebiet locken wollte. Als ich ihm bis etwa 15 (englische) Meilen hinter die deutschen Linien gefolgt war, machte er kehrt und griff mich an, indem er dabei mit einer fabelhaften Schnelligkeit über mich stieg — er flog einen Flugzeugtyp, wie ich ihn noch nie gesehen und von dessen Schnelligkeit und Steigfähigkeit ich keine Ahnung hatte. Kaum hatte ich ein paar Schüsse gelöst, da versagte plötzlich mein Maschinengewehr, so daß ich keinen Schuß mehr herausbekam.
Unter solchen Umständen tat ich das einzige, was mir übrigblieb, und wandte mich zur Flucht, um einer viel schnelleren Maschine und einem überlegenen Flieger zu entgehen. Durch Anwendung aller erdenkbaren Kniffe suchte ich ihm zu entkommen, aber er folgte jeder meiner Bewegungen in hervorragender Weise und blieb mir immer im Nacken. Er durchschoß mir alle Kontrollvorrichtungen bis auf zwei, die auch eingeklemmt waren, durchschoß die Maschine, schoß den Benzinkontrollhahn in meiner Hand durch, dann den Benzinbehälter, durchlöcherte auch meinen Mantel, der mit Benzin überschwemmt war, an zwei Stellen. Natürlich hatte ich jede Kontrolle über meinen Apparat verloren, der mit der Spitze nach vorn hinuntersauste — ein wenig angenehmes Gefühl! Ich saß da und wartete, halb schwindelig, mit welchem Krach ich unten aufschlagen würde. Ungefähr 50 Fuß über dem Boden riß ich verzweifelt das Steuer hin und her und erhielt auf irgendeine Weise im letzten Augenblick genügend Kontrolle, um den Aufschlag zu vermeiden und eine Art Landung zu vollziehen, bei der aber die ganze Maschine und auch mein Mantel in Flammen geriet. Es gelang mir, herauszuspringen und meinen Mantel abzuwerfen, ohne daß ich Brandwunden davontrug. Der Deutsche kam bis tief herunter und flog, nachdem er sich überzeugt hatte, daß ich erledigt war, davon.
Am nächsten Tage hat mich Boelcke zu seinem Flugplatz eingeladen und mich in seinem Kasino bewirtet, sich auch mit mir photographieren lassen. Ich habe von ihm nicht nur als Flieger, sondern auch als Persönlichkeit einen ganz großen Eindruck erhalten, und dieser Kampf mit ihm wird mir, wenn er auch für mich ungünstig ausgefallen ist, die größte Erinnerung meines Lebens bleiben." — Nach Boelckes Tod hat Capitain Wilson einen Lorbeerkranz für seinen Besieger gesandt.
So war Boelcke und seine Leistung: an manchen Tagen stieg er fünfmal und öfter auf, immer gespannt auf den Kampf, der oft ausblieb, während manche Flieger nicht imstande waren, täglich mehr als zwei Stunden zu fliegen und das nur zu Zwecken der Beobachtung.
Alledem gegenüber war Boelcke vor allem anderen der geniale Mensch, welcher im bisher unbekannten Gebiet der Luftwaffe Führer und Erzieher und hinreißendes Beispiel war. Seine Persönlichkeit wuchs über sich selbst hinaus. Der größte Nachfahre dieses Mannes ist der Freiherr von Richthofen, der ihn in der Zahl der Luftsiege überflügelt hat, der aber ohne Boelcke kaum denkbar ist. Boelcke besitzt in der Weltgeschichte der Kriege eine einmalige und überragende Bedeutung als derjenige Mann, der eine vollkommen neue Waffe sowohl mit der äußersten Kühnheit wie mit der äußersten Besonnenheit zu der ihr innewohnenden letzten Möglichkeit ihrer Entfaltung gebracht hat. Er war wie der wahrhaft tapfere Mensch eine Vereinigung von äußerster Entschlossenheit und ruhigster Mäßigung. Seine Erfahrungen im Luftkampf haben die Grundrichtung für alle nach ihm kommenden Flieger im Luftkampf festgelegt. Ein Musterbeispiel dafür ist ein englischer Vickers-Einsitzer, den er für die ihm unterstellten anfängerhaften Offiziere seiner Staffel zu Instruktionszwecken unbeschädigt aus der Luft auf die Erde heruntermanöveriert hat.
Nichts ehrt, außer dem Urteil seiner Gegner, den Mann, Kämpfer und beispielhaften Menschen mehr als die Aussage des Generals von Stein, des Generalquartiermeisters vom Anfang des Krieges und späteren Kriegsministers in seiner Eigenschaft als Kommandierender General des XIV. Reservekorps: „Boelcke war mein Staffelführer. Wer diesen ruhigen und bescheidenen Mann gekannt hat, wird meinen Schmerz ermessen, als mir ein Generalstabsoffizier weinend meldete: ‚Boelcke ist gefallen!' Kurz vorher war er noch mein Gast gewesen. Der Gegensatz zwischen Leben und Tod war zu groß, und ich habe mich der Tränen nicht geschämt."
Für ihn gilt ein altes und wenig bekanntes Wort: „Wenn der Tod nichts ist, hört die Furcht auf."



Max Immelmann — Zeichnung von Richard Heß

Rolf Bathe

Der Adler von Lille

In der Reihe unserer berühmtesten Jagd- und Kampfflieger ist keiner so jäh aus dem Dunkel emporgeschnellt, hat kein einziger in so kurzer Zeit die höchsten Stufen der Ruhmesleiter erklommen, wie Max Immelmann. — Ein Oskar Boelcke hatte schon bei Kriegsausbruch sein Pilotenexamen abgelegt und blickte bereits auf zehn Monate Fronterfahrung und nahezu achtzig Feindflüge als Aufklärer zurück, als er seinen ersten Luftsieg erfocht. Manfred v. Richthofen war gleichfalls schon ein Jahr als Aufklärungs- und Kampfflieger tätig gewesen, bevor er — von Boelcke entdeckt — in der berühmten Jagdstaffel des Altmeisters sich seine ersten Lorbeeren als Jagdflieger pflückte. Bei dem Jagdflug-Pionier Max Immelmann aber drängt sich sein Kampferleben als Frontflieger auf dreizehn Monate und als Jagdflieger auf nur zehn Monate zusammen, und nichts kennzeichnet den beispiellosen Aufstieg dieses jungen Fliegers treffender, als die eindrucksvolle Liste der ihm verliehenen äußeren Ehrungen.
Ein Jahr vor seinem Tode war er noch Unteroffizier — im Range eines Offizierstellvertreters — im Juli 1915 wird er Leutnant, um neun Monate später bereits zum Oberleutnant befördert zu werden. Im Juni 1915 erhält Immelmann für seine kaltblütig durchgeführten, vorzüglichen Aufklärungsflüge als erste Auszeichnung das E. K. II., im August 1915 folgt bereits das E. K. I., „der schönste Orden, den ein junger Offizier überhaupt bekommen kann", wie er begeistert seiner Mutter schrieb; im November 1915 erhält er das Ritterkreuz des Hausordens von Hohenzollern und im Januar 1916 den Pour le merite. Neun Monate nur trennen den Feldwebel Immelmann vom Oberleutnant; eine Spanne von sieben Monaten nur liegt zwischen der ersten Kriegsauszeichnung des E. K. II. und dem höchsten Orden, dem Pour le merite. Fürwahr ein einzigartiger Aufstieg, der begleitet war von einer Volkstümlichkeit in Heer und Heimat, wie sie außer Boelcke und Richthofen während des Krieges keinem einzigen unserer berühmtesten Flieger beschert war. Immelmann kommt in die Heimat zurück, hat aber das Glück, sofort zur Fliegerabteilung 62 kommandiert zu werden, die gerade in Döberitz für die Front zusammengestellt wird. Ihr Führer ist Hptm. Kastner, ein alter erfahrener Friedensflieger und zugleich ein ausgezeichneter Menschenkenner, der im Felde sehr bald spürt, welche verborgenen Kräfte in Immelmann stecken. Selbstlos und nur von seiner hohen Aufgabe als Abteilungsführer erfüllt, tut er alles, um diese Kräfte in dem jungen Flugzeugführer auszulösen. Von Immelmanns Siegeslaufbahn und seinem späteren Ruhm läßt sich der Name dieses wahrhaft idealen Vorgesetzten nicht trennen.
Mit der Fliegerabteilung 62 rückt im Mai 1915 auch Lt. Oswald Boelcke ins Feld, ein Mann, der damals schon innerhalb der deutschen Luftwaffe durch seine Flugfertigkeit und Fronterfahrung einen guten Namen besaß. Er war damals schon im Urteil seiner Vorgesetzten und Kameraden eine „Sonderklasse" und durch seine Erfahrungen Immelmann weit überlegen. Was dieser junge, noch frontunerfahrene Flieger aber dann innerhalb kürzester Zeit vor dem Feinde aus sich gemacht hat, das läßt sich als fliegerische und kämpferische Leistung erst ermessen, wenn man die „Qualifikation" kennt, die Immelmann damals bei seiner Versetzung zur Feld-Fl.-Abt. 62 mitbrachte. So schreibt rückblickend Boelckes alter Beobachter Aschenborn: „... Ein eigenartiges Geschick führte zur gleichen Zeit auch den damaligen Fähnrich d. R. Immelmann, der wegen allzu vieler Bruchlandungen in der Champagne vom Park aus mit dem Vermerk: „Völlig ungeeignet als Flugzeugführer an der Front" wieder nach der Heimat zurückgesandt worden war, zu derselben Abteilung."
Als die Feld-Fl.-Abt. 62 im Mai 1915 zwischen La Bassée und Arras eingesetzt wurde, hatten Franzosen und Engländer die absolute Luftherrschaft an sich gerissen. Der Feind war nicht nur zahlenmäßig um das Mehrfache überlegen, sondern es war ihm vor allem gelungen, durch den Einsatz sehr beweglicher und steigungsfähiger, mit Maschinengewehr bewaffneter Jagdmaschinen das Ge-

Ein Beispiel:

300 Millionen RM fließen jährlich in die Kassen der Sportveranstalter!

70 Millionen Zuschauer allein bei den Fußballspielen
Bei einem einzigen Länderkampf im Olympia-Stadion, der von 105000 Zuschauern besucht wurde, beförderte die Deutsche Reichsbahn in 65 Sonderzügen über 70000 Menschen. Die Berliner Verkehrsmittel nehmen jährlich über 10 Millionen RM für die Fahrten zum und vom Sportplatz ein.

*

Selbst der Regen
ist am Sport beteiligt. Etwa 600000 RM werden jährlich als Prämien an die Regenversicherungen gezahlt.

*

18 Millionen km Sportfahrten
werden jährlich von den Vereinsmannschaften zur Austragung von Wettkämpfen zurückgelegt. Das entspricht dem 450fachen des Erdumfanges. Die Kegler geben jährlich für ihre „Kegelreise" 4 Millionen RM und die Turner für ihre Sportfahrten 5 Millionen RM aus.

*

81368902 RM ist der Haus- und Grundbesitz der Turner wert
2,5 Millionen RM bringen die Turner zur Unterhaltung ihrer Anlagen auf, 3,3 Millionen RM für Zinsen und Tilgungssummen sowie 6,9 Millionen RM für Pachtgelder. Die Schützenvereine haben einen Besitz von 35 Millionen RM und die Fußballvereine von 20 Millionen RM.

*

Sportgeräte für 300 Millionen RM
werden in Deutschland alljährlich von 35000 Arbeitern in 203 Spezialfabriken hergestellt und von 498 Versandgeschäften und 5000 Läden verkauft. Allein im Sporthandel sind 15000 Verkäufer und Angestellte beschäftigt. An Löhnen und Gehältern werden 75 Millionen RM ausgezahlt.

*

15 Millionen Paar Sportschuhe
Die Schuhindustrie stellt jährlich 15 Millionen Paar Sportschuhe im Werte von über 100 Millionen RM her. Die Fußballer kaufen jährlich allein für 3 Millionen RM Schuhe, die Wintersportler sogar für 8 Millionen RM Skistiefel.

*

Die Tennisspieler verbrauchen 1,5 Millionen Bälle
im Jahr, dazu 50000 Schläger. Die Fußballvereine im gleichen Zeitraum 32000 Bälle, die Handballspieler 19000.

*

— und die Schwimmer für 7 Millionen RM Badeanzüge
Die Turner geben 13,5 Millionen RM, die Schützen 10 Millionen RM für ihre Kleidung aus. Die deutsche Bekleidungsindustrie stellt jährlich für 400 Millionen RM Turn- und Sportkleidung her.

700000 Wintersportler
besuchen jährlich die Wintersportgebiete der mittel- und süddeutschen Gebirge. Sie lassen sich das die Kleinigkeit von 50 Millionen RM kosten!

*

120000 Skier
werden jährlich gekauft, dazu 300000 Bindungen, für 20 Millionen RM Skianzüge und für 25 Millionen RM Hüttenschuhe, Socken, Mützen, Schals und Wollwesten.

*

196797 Berliner gehören 1137 Sportvereinen an
Jeder 23. Berliner treibt also Sport, während in Leipzig schon jeder 16. Einwohner, in Frankfurt am Main jeder 12. und in Stuttgart jeder 10. Einwohner einem Sportverein angehört.

*

— aber in Karlsruhe ist sogar jeder 9. Einwohner Sportler!
In der badischen Landeshauptstadt treiben nahezu 18000 Einwohner Leibesübungen. Karlsruhe hat damit die größte Sportlerdichte von allen deutschen Städten.

*

Die meisten Sportler sind Großstädter
31,8% der Mitglieder aller deutschen Sportvereine wohnen in der Großstadt, in den Mittelstädten 17,1%. Der Anteil der Kleinstädte beträgt 17,4%. In den Landstädten wohnen 13% und in den Dörfern 20,7% aller deutschen Vereinssportler.

*

Der sportlustige Sachse führt
Mit 361357 Sportlern steht der Sportgau Sachsen an der Spitze. Dichtauf folgen der Sportgau Mitte mit 343618 Sportlern und Bayern mit 334676. Die Ostmark hat 207922 und das Sudetenland 109411 Sportler.

*

Der Sportverein der Reichsbahn — Deutschlands größter Verein
Der Betriebssportverein der Deutschen Reichsbahn hat heute mehr als ¼ Million Mitglieder. Der Sportabteilung der Reichsbahn-Direktion Berlin gehören allein 17000 Mitglieder an. Das ist weit mehr als ein Drittel der gesamten Belegschaft.

*

315 reine Sportzeitschriften mit einer Gesamtauflage von 2356586 Exemplaren
verzeichnet der Ala-Zeitungskatalog. Das Reichssportblatt, die amtliche Zeitschrift des Reichssportführers und des Nationalsozialistischen Reichsbundes für Leibesübungen erscheint wöchentlich allein in einer Auflage von über 160000 Exemplaren.
Darüber hinaus nimmt der Sportteil in den deutschen Tageszeitungen entsprechend der wachsenden Bedeutung des Sportes einen immer größeren Umfang ein. Die Montags-Ausgaben der Tageszeitungen verdanken ihr Entstehen in erster Linie der Riesenzahl sportfreudiger Leser.

*

Diese Nachrichten sind ein kleiner Ausschnitt aus dem Material, das die Ala bei ihrer täglichen Arbeit verwendet. Das Aufgabenfeld der Ala ist die Werbung. Und dazu gehören heute gründliche Marktkenntnisse.
Jedem, der Werbung betreibt oder betreiben möchte, kann die Ala helfen. Ob Sie gelegentlich eine Anzeige aufgeben oder ob Sie einen Werbefeldzug durchführen wollen, wir beraten Sie objektiv, schnell und erfolgsicher. Die zahlreichen Erfolgskontrollen, die wir durchführen, ermöglichen es uns, das Werbemittel zu nennen, das für Sie am zweckmäßigsten ist. Wir sagen Ihnen, wie es eingesetzt werden muß, damit es den erhofften Nutzen bringt. Als Werbungsmittler schaffen wir den Plan für die Etat-Verteilung, arbeiten die Kostenanschläge aus, übernehmen die Auftragserteilung, überwachen die Abwicklung, besorgen die Kontrolle und die gesamte Abrechnung. Selbst wenn die Ala für Sie mit Hunderten von Auftragnehmern in der ganzen Welt verhandeln und abrechnen muß, Sie brauchen sich nur mit einem Kostenanschlag, einer Bestätigung und einer Rechnung zu befassen.
Wichtig aber ist: Ihre Zusammenarbeit mit der Ala verursacht Ihnen keinerlei Kosten! Ganz gleich, ob Sie in Tages- oder Wochenzeitungen werben, in Unterhaltungsblättern oder Fachzeitschriften, an Litfaß-Säulen oder Verkehrsmitteln, durch Filme oder Diapositive, ob im Inland oder im Ausland — wir vermitteln Ihre Aufträge vollkommen kostenlos zu den Originalpreisen der Verleger und Pächter. Die Ala kann für Sie kostenlos arbeiten, weil wir unsere Vergütung von den Auftragnehmern erhalten. (Portozuschläge werden nur bei bestimmten Gelegenheits- und Auslandsanzeigen erhoben.) Die Ala spart Ihnen Zeit, weil sie Ihnen Arbeit abnimmt. Und die Ala spart Ihnen Geld, weil sie die Kosten dieser Arbeit selbst trägt.
Die Ala ist der große Werbungsmittler Deutschlands. Die Ala will auch Ihr Treuhänder sein!

ALA
Anzeigen-Aktiengesellschaft
Berlin W 35, Bremen, Breslau 1, Chemnitz, Dortmund, Dresden-A. 1, Essen 1, Frankfurt a. M., Graz, Hamburg 1, Hannover M, Innsbruck, Kassel, Kiel, Klagenfurt, Köln 1, Königsberg i. Pr., Leipzig C 1, Linz a. D., Lübeck, Mannheim, München 2 M, Nürnberg 1, Reichenberg (Sudetenland), Stettin 1, Stuttgart, Wien 1 — Die neue Ala-Niederlassung: **Prag II, Wenzelsplatz 15**

IM NÄCHSTEN HEFT BEGINNT:

Piraten der Luft

Der aufregende Kriminal-Roman von dem rätselhaften Verschwinden mehrerer Flugzeuge, die große Goldsendungen von England nach Frankreich bringen sollten, und von der atemraubenden Jagd nach dem internationalen Verbrecherkönig Serge Dubrocoff und seiner Bande. — Ein Roman, den Sie lesen müssen!

setz des Handelns im Luftkrieg an sich zu reißen. Wehrlos standen die langsameren und unbewaffneten deutschen Aufklärungsflugzeuge diesen gefährlichen Gegnern gegenüber, und an den Großkampffronten im Westen — in der Champagne und bei Arras — hatten die Verluste der deutschen Luftstreitkräfte einen Grad erreicht, der eine geregelte Aufklärungstätigkeit völlig unterband. So waren auch an der in schwerer Abwehrschlacht stehenden Front zwischen La Bassée und Arras die deutschen Luftstreitkräfte vollständig aus dem Luftraum der feindlichen Front verdrängt worden.

Hier war es die Abteilung des Hauptmanns Kastner, die durch ihren rücksichtslosen Einsatz das Eis brach und ihre für den Erdkampf so bitter notwendigen Aufklärungs- und Erkundungsflüge wieder weit über die feindliche Front hinaus ausdehnte. Schon einen Monat nach dem Einsatz stand Immelmann, der allen Widerständen zum Trotz wiederholt die feindlichen Sperren durchbrochen und mit seinem trefflichen Beobachter v. Teubern vorzügliche Aufklärungsergebnisse heimgebracht hatte, mit fünfundzwanzig Feindflügen weit an der Spitze der Abteilung. Unter welch drangvollen Verhältnissen diese Flüge durchgeführt werden mußten, wissen wir aus Immelmannseigenen Berichten. Mehrmals konnte er den Angriffen feindlicher Flieger nur dadurch entgehen, daß er — unbewaffnet wie er war — den Gegner annahm und durch scharfes Draufgehen den Feind so bluffte, daß er auf den Angriff verzichtete und das Weite suchte. Aber auch die bitteren Augenblicke wehrlosen Ausharrens im MG-Feuer blieben Immelmann und seinem Beobachter nicht erspart. Wie sie trotz ihrer Wehrlosigkeit, nur mit Hilfe der jetzt schon hoch entwickelten Flugkunst Immelmanns, diesen einseitigen Luft„kampf" bis zur Erledigung ihrer Erkundungsaufgabe durchstanden, schildert ein Brief Immelmanns: „. . . Plötzlich höre ich das bekannte Tak-tak-tak des MGs. Rechts sehe ich in der Tragfläche kleine Löcher entstehen . . . Inzwischen hat Teubern sechs Aufnahmen gemacht, will aber weiter photographieren. Plötzlich höre ich, wie die Geschosse auf Eisen aufschlagen. Wenn mir das Biest den Motor zerschießt, ist nichts mehr zu machen. . . . Es ist ein scheußliches Gefühl, ohne selbst schießen zu können, zu warten, bis man vielleicht getroffen wird. Jetzt wieder der Lärm, als ob jemand auf eine Platte trommelt. Endlich ist Teubern fertig. Jetzt rasch 200 m tiefer und dann sofort Richtung Douai, und unversehrt lande ich auf unserem Platze . . ."

Sehr bald aber wurde diesem unhaltbaren Zustand auf deutscher Seite ein Ende gemacht. Mit den neuen Fokker-Kampfflugzeugen, vor allem dem kleinen wendigen Jagdeinsitzer E I.-Flugzeug erhielten die deutschen Luftstreitkräfte eine Waffe in die Hand die den feindlichen Maschinen glatt überlegen war. Es war am 30. Juli 1915, als Immelmann seinen Kameraden Boelcke bat, ihn zu einem Aufstieg mitzunehmen und in der Handhabung und Steuerung der neuen Maschine zu unterweisen. Am nächsten Tage erhielt Immelmann die kaum erhoffte Genehmigung seines Hauptmanns, allein mit dem kostbaren neuen Jagdflugzeug aufzusteigen. Er führte mehrere Landungen reibungslos durch, gab auch etliche Probeschüsse mit dem MG ab . . . Das waren mit einer völlig fremden Maschine und dem noch ungewohnten starren MG Immelmanns Vorbereitungen für seinen ersten Abschuß und für den ersten denkwürdigen Sieg eines deutschen Jagdeinsitzers im Weltkrieg.

Am folgenden Tag wurden Douai und der Flugplatz von einer feindlichen Staffel überfallen. Boelcke steigt in seinem Fokker sofort auf. Immelmann — kurz entschlossen — greift sich den zweiten Jagdeinsitzer und startet gleichfalls. Er sieht, wie Boelcke in steilem Gleitflug heruntergeht. Er hat eine nicht zu beseitigende Ladehemmung. — Jetzt stürzt sich Immelmann mit einem solchen Ungestüm auf einen Engländer, daß er einen Augenblick glaubt, „in ihn hineinzufliegen", sieht sich aber gleichzeitig von zwei anderen Briten angefallen. Es folgen kritische Situationen. Zeitweise muß Immelmann freihändig — ohne Bedienung der Steuerung — fliegen, denn er braucht beide Hände zur Beseitigung von Ladehemmungen. Trotzdem aber läßt er den Gegner nicht locker. In scharfem Kurvenkampf — von den beiden anderen Engländern ständig verfolgt und befeuert — drückt er sein Opfer tiefer und tiefer. In atemloser Spannung verfolgen seine Kameraden vom Flugplatz aus das wildbewegte Bild dieses Luftkampfes, und selbst der ruhige Boelcke kann in einem erregten Augenblick nicht an sich halten und bricht in den Ruf aus: „Herrgott, die schießen uns unsern Immelmann kaputt!" — Schon ist Boelcke von neuem gestartet, um seinem Kameraden zu Hilfe zu eilen, aber da geht der von Immelmann gepackte Engländer schon in steilem Gleitflug nieder, der Fokker bleibt ihm im Nacken . . . Der erste Gegner ist — schwerverwundet — von Immelmann zu Boden gezwungen. Knapp fünfhundert Schuß hat Immelmann verfeuert. Vierzig Treffer zählt die feindliche Maschine. Ein glänzendes Trefferergebnis für einen Anfänger, der erst am Tage zuvor die ersten Probeschüsse mit dieser neuen Waffe abgegeben hatte. Nicht minder glänzend aber die bei diesem Luftsieg gezeigte Flugkunst. In der ganzen Abteilung gab es nur eine Stimme: „Immelmanns Flug wirkte, als ob er mit seinem Fokker vollständig verwachsen wäre... Niemand hätte glauben können, daß er erst das zweitemal selbständig die neue Maschine steuerte."

Immelmann hatte mit diesem ersten Luftsieg bewiesen, daß er „das Zeug zu einem großen Jagdflieger" hatte, aber niemand ahnte damals, daß dieser erste Abschuß im Jagdeinsitzer eine unsterbliche Siegeslaufbahn und eine neue Aera im Luft-

krieg einleiten sollte. — In edelstem Wettstreit mit seinem Kameraden Boelcke — oft Schulter an Schulter, oft durch weite Fronten getrennt — reihte Immelmann jetzt Erfolg an Erfolg. Noch kannte man außerhalb der Fliegertruppe nicht ihre Namen. Aber im Herbst 1915 begannen Heer und Heimat aufzuhorchen, als Ende September zum erstenmal Boelckes Name und zwei Wochen später Immelmann im deutschen Heeresbericht erwähnt wurden. „Nordwestlich von Lille", so meldete der Heeresbericht vom 12. Oktober 1915, „zwang Lt. Immelmann einen englischen Kampfdoppeldecker in 4000 m Höhe nieder; dieser Offizier hat damit innerhalb kurzer Zeit vier feindliche Flugzeuge zum Absturz gebracht." Mit jedem neuen Luftsieg gruben sich durch die Heeresberichte die Namen dieser beiden Jagdflieger tiefer in das Bewußtsein des deutschen Volkes ein, und mit höchster Spannung verfolgten Heer und Heimat den Siegeszug dieser beiden Ritter der Luft. Ende Dezember 1915 führte Immelmann mit sieben Luftsiegen — eine für damalige Zeiten staunenswerte Reihe —, Anfang Januar 1916 hatte Boelcke gleichgezogen. Am 13. Januar 1916 aber überraschte der Heeresbericht Front und Heimat mit der folgenden denkwürdigen Meldung: „Die Leutnants Boelcke und Immelmann schossen nordöstlich von Tourcoing und bei Bapaume je ein englisches Flugzeug ab. Den unerschrockenen Offizieren wurde in Anerkennung ihrer außerordentlichen Leistungen durch S. M. den Kaiser der Orden pour le mérite verliehen."

Nichts wäre jedoch falscher, als durch mechanische Aufzählung von Luftsiegen die Größe eines Fliegers herauszustellen. Luftsiege von 1915 und 1916 und Abschüsse in den beiden letzten Kriegsjahren sind unvergleichbare Größen. Die Bedeutung, die Immelmanns kämpferischer Einsatz für das Heer gewann, liegt vielmehr in seiner Pioniertätigkeit. Er sowohl als auch Boelcke hatten kein Vorbild, an das sie sich halten konnten. Sie waren ihre eigenen Lehrmeister und mußten sich aus der eisernen Praxis des Kampfes Mann gegen Mann erst ihre eigene Lufttaktik schaffen. Immelmann besaß weder einen „Trick", noch hatte er irgendein Schema für seine Angriffe entwickelt. das den Schlüssel für seine außerordentlichen Erfolge bot. Vielmehr hatte jeder Luftkampf für ihn ein anderes Gesicht. Unablässig prüfte Immelmann die feindlichen Maschinen, suchte ihre Stärke und ihre Schwäche in Angriff und Abwehr zu ergründen, fand bei jedem Flugzeugtyp die verwundbarsten Stellen heraus und richtete gegen diese „Achillesferse" zielbewußt seine Angriffe. Das erforderte allerdings eine meisterhafte Beherrschung des Steuers. Hatte Immelmann zum Angriff angesetzt, dann war seine Parole: „Heran an den Feind!", und erst auf nächste Entfernung eröffnete er mit vernichtender Wirkung sein Feuer. Der englische Generalsstabsoffizier Beach nennt ihn wegen seines blitzschnellen, raubvogelartigen Niederstoßens den „Super-Hawk", den Über-Habicht . . .

14 TAGE

in die Schweiz

zum Genfer-, Vierwaldstätter und Züricher See, nach Interlaken und Zermatt, hin- und zurück: Stuttgart-Genf und Zürich-Stuttgart im Flugzeug, alle übrigen Strecken, Bahnfahrt II. Klasse — das ist keine Reise „nur für Millionäre"! Die ganze 14tägige Fahrt, durchgeführt als Einzel-Pauschalreise von der Deutschen Lufthansa und dem MER, kostet einschließlich Unterkunft und aller Verpflegung in guten Hotels ab und bis Stuttgart 286 RM. Prospekte, Anmeldung u. weitere Vorschläge in der Luftreisen-Abteilung von

SCHERLS
REISEBÜRO
am Dönhoffplatz
Berlin SW 68

focke - wulf " c o n d o r " d - axfo mit bmw - motoren fliegt
berlin - madrid - sevilla - bathurst - natal - rio de janeiro -
11 105 km in reiner flugzeit von 34.48 std. - gesamt 40.54 std.

„CONDOR"
mehr als ein Name —
Träger deutscher Leistung!

FOCKE-WULF FLUGZEUGBAU GMBH BREMEN

Die erste deutsche Luftwaffe

FORTSETZUNG VON SEITE 8

aber die Hauptaufgaben des feindlichen Fliegers, die Aufklärung und Beobachtung, und erst recht der gezielte Bombenabwurf wesentlich erschwert worden.
Zur Luftwaffe gehörten auch die Luftschiffe. August 1914 waren zur strategischen Aufklärung Luftschiffe in Düsseldorf, Köln, Trier, Metz, Baden-Oost, Posen, Liegnitz, Königsberg und Allenstein stationiert. Bis 1916 führten die deutschen Luftschiffkommandanten des Heeres zahlreiche und erfolgreiche Bombenangriffe auf Lüttich, Antwerpen, London, andere englische Häfen und Städte, Paris, Brest-Litowsk, Bukarest, Saloniki, Calais, Boulogne usw. durch. Inzwischen waren Luftschiffhallen in Warschau, Kowno, Temesvar, Brüssel, Gent, Maubeuge, Jamboli (Bulgarien) geschaffen worden. 60 Militärgasanstalten waren erbaut worden. Die gesteigerte Abwehr über Land führte zu schweren Verlusten tapferer Besatzungen, so daß die Heeresluftschiffe 1917 nach 232 durchgeführten Angriffen an die Marine abgegeben wurden. Bei dieser führten sie unter Fregatten-Kapitän Straßer Angriffe auf London durch und unterstützten somit die Marine-Luftschiffe. 15 Offiziere, 37 Steuerleute und Maschinisten starben den Heldentod. Von 50 eingesetzten Luftschiffen gingen 26 verloren. Die Marine-Luftschiffe, von denen während des Krieges 74 entstanden, führten im ganzen bis zum Jahre 1918 200 Englandfahrten durch. Ihre Verluste betrugen 379 Offiziere und Mannschaften.
Die Flugreichweite der Kampfflugzeuge reichte 1918 etwa 300 km tief ins Hinterland. Der Heimatluftschutz mußte somit in Tätigkeit treten. Das Flugmeldenetz erstreckte sich von der Front bis in die bedrohten Gebiete. Dort stand die Abwehr in Form von Kampfeinsitzerstaffeln (Jagdstaffeln), von Flak, MG, Scheinwerfern und Ballonsperren bereit. Der zivile Luftschutz bewährte sich stets, wenn den Weisungen sorgsam gefolgt wurde.
Nach dem Zusammenbruch Deutschlands 1918 wurden durch das Diktat von Versailles die deutschen Luftstreitkräfte aufgelöst, das Gerät und die Bodenorganisationen vernichtet.
Der Geist der alten Kämpfer der Luftwaffe lebte jedoch weiter und führte diese zu den Kämpfen an der Ostgrenze gegen Polen, im Baltikum gegen die Bolschewisten und zu den Freikorps im Inlande zur Unterdrückung der Roten Garde.
Der alte Geist war tätig im stillen Aufbau, bis der Führer zum Aufbruch des deutschen Volkes rief und den letzten Kommandeur des Jagdgeschwaders Frhr. von Richthofen, den politischen Kämpfer für die deutsche Freiheit, Hermann Göring, beauftragte, eine neue Luftwaffe aufzubauen. Nach sechs Jahren steht sie kampfbereit als die stärkste Luftwaffe der Welt zum Schutze deutschen Lebensraumes unter seiner Führung.
Generalfeldmarschall Göring hat erkannt, daß nur das Volk seinen sicheren Weg in die Zukunft finden kann, das die Entwicklung nutzt, die Luftfahrt und Luftwaffe in ein neues Zeitalter weist. Wie die Luftfahrt keine Grenzen in ihrem Fluge über die Welt mehr kennt, so auch nicht die Luftwaffe in ihrem Kampfeinsatz. Der Geist, den der Führer dem deutschen Volke durch die nationalsozialistische Weltanschauung gegeben hat, ist unüberwindlich, denn es ist der Geist der Frontkämpfer des Weltkrieges. Der Geist der Treuesten der Getreuen, der Toten, segnet sein Werk. Die Lebenden aber haben sich in allem ihrem Tun dessen würdig zu zeigen durch Einsatzbereitschaft an jeder Stelle, an die sie das Schicksal stellt.

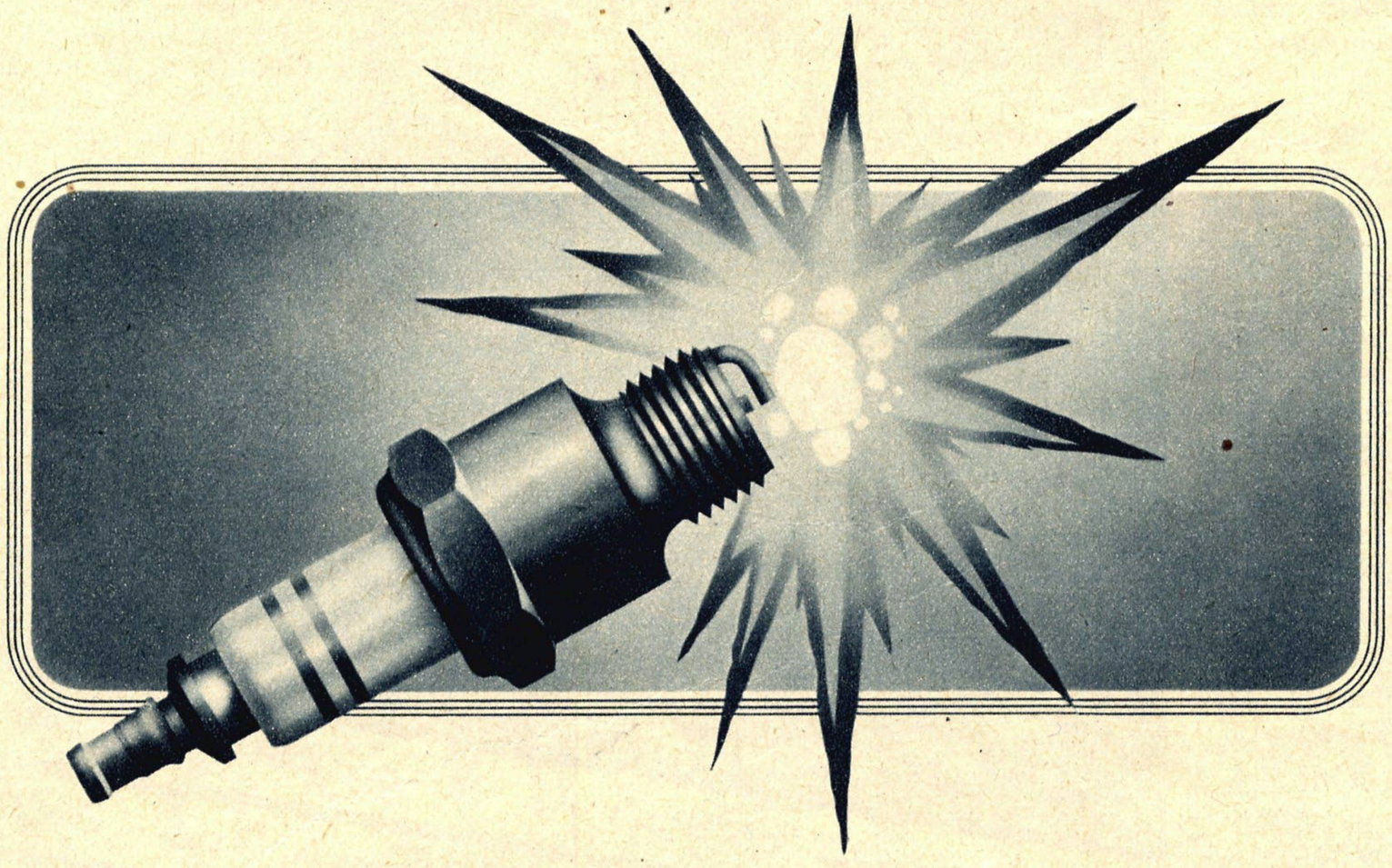
Verdienst und Orden

Es war kurz vor der Seeschlacht bei Trafalgar. An Bord des englischen Kommandantenschiffes befand sich auch ein Offizier, der mehr auf Grund hoher Fürsprache als durch kriegerische Verdienste in Nelsons Umgebung gelangt war. Als nun unter den Engländern bekannt wurde, daß die Franzosen die Takelage ihrer Schiffe mit den gefürchteten alpinen Scharfschützen besetzt hatten, erschien der junge Offizier in einem bei ihm ungewohnten schlichten, unauffälligen Waffenrock, während er sonst gern mit seiner ordensgeschmückten Uniform zu paradieren liebte. Nelson kam vor Beginn der Schlacht in voller Admiralsuniform an Deck, mit glitzernden Ordenssternen auf der Brust. Als er den schmucklosen Offizier erblickte, dessen sonstiges Auftreten ihm noch in guter oder vielmehr schlechter Erinnerung war, lächelte der Admiral nachdenklich. Dann fielen ihm plötzlich die Scharfschützen der Franzosen ein. „Es ist doch nicht richtig, im Gefecht Orden zu tragen", stotterte der junge Krieger, der sich von Nelsons ironischer Miene sofort getroffen fühlte. „Für Sie allerdings", entgegnete Englands Seeheld, „denn man soll seine Orden immer dort tragen, wo man sie sich verdient hat. In Ihrem Falle also bei Hofe, meine ich."

Eine stolze Antwort

Marschall Lefebre, den Napoleon I. später zum Herzog von Danzig ernannt, war aus einfachen Verhältnissen allein durch seine Tapferkeit und Tüchtigkeit emporgestiegen. Lefebre hat sich seiner Herkunft indessen nie geschämt, und als ein hochmütiger Höfling ihn einst mit spöttischem Lächeln nach seinen Ahnen fragte, bekam er von dem Marschall die stolze Antwort: „Ich habe keine Ahnen. Ich bin ein Ahne!"

Mit 24 zuverlässigen Bosch-Kerzen



746,4 km/Std. auf Heinkel-Jagdflugzeug **755,1 km/Std.** auf Messerschmitt-Jagdflugzeug

Beide Flugzeuge flogen mit Bosch-Kerzen, Bosch-Zündmagneten, Bosch-Schwungkraftanlassern, Bosch-Schnelläufer-Generatoren, Bosch-Elektromotoren, Bosch-Zündschaltern, Bosch-Brandschott-Steckdosen. Robert Bosch GmbH. Stuttgart

Aus allen Himmelsrichtungen

Das schwimmende Institut

Frankreichs „schwimmendes meteorologisches Institut", die „Carimaré", ist nach einem Aufenthalt von 103 Tagen im Atlantischen Ozean nach Le Havre zurückgekehrt. Die „Carimaré" hat zahlreichen Flugzeugen bei den jüngsten transatlantischen Flügen wertvolle Dienste geleistet und wird von den Franzosen für den regelmäßigen Transozeanflugdienst als unentbehrlich angesehen. Die „Carimaré" wird am 10. August wieder ihren Posten beziehen. Wie verlautet, wollen die Vereinigten Staaten und Großbritannien das französische Beispiel nachahmen und ebenfalls derartige Schiffe ausrüsten.

Der „fliegende Narr" heiratete

Der „fliegende Narr" Douglas Carrigan, der vor einem Jahr den aufsehenerregenden Ozeanflug auf einer veralteten Curtiß-„Klamotte" angeblich aus Versehen unternahm und für die Bezwingung des Atlantik „wider Willen" zwischen New York und Irland 28¼ Stunden Flugzeit benötigte, soll die erste Wiederkehr dieses Tages benutzt haben, um zum Flug in die Ehe zu starten.

Unterirdische Flughallen in China

Gerüchtweise verlautet, daß auf dem japanisch-chinesischen Kriegsschauplatz in der Provinz Kiangsi von den Chinesen Flughäfen mit unterirdischen Hallen angelegt worden seien, nach denen die Japaner jetzt eifrig fahnden. Die unterirdischen Bauten sind angeblich von Schanghaier Kulis aus Eisenbeton unter Aufwendung großer Geldmittel erbaut worden.

Frauenkompanien in der britischen Luftwaffe

Zu Hilfsdiensten in der Verwaltung und im Bodendienst will die britische Luftwaffe im Ernstfall Frauen einstellen. Die sich freiwillig zum Hilfsdienst meldenden Frauen werden in einer neuen Abteilung der Hilfsluftwaffe zusammengefaßt und erhalten eine eigene Uniform aus blauem Grundstoff. Jedem Geschwader und jeder Sperrballonabteilung soll eine Frauenkompanie zugeteilt werden. Da sich bisher jedoch noch nichts über die Meldefreudigkeit der Ladies sagen läßt, ist zunächst nur weiblicher Zuwachs für die Reserveluftwaffe vorgesehen. Zur Leiterin der gesamten Frauenabteilung ist Miß Terfusis Forbes ernannt worden, die im Range eines Offiziers steht und bereits früher bei der Armee als Offizier des weiblichen Hilfsdienstes tätig war.

Segelflug über den Ozean?

Kürzlich hat der amerikanische Segelflieger Ted Bellak mit einem motorlosen Flugzeug den Michigansee in 56 Minuten überquert, eine Leistung, die kaum des Aufhebens wert ist, um so weniger, da er sich von einem Motorflugzeug in große Höhe hatte schleppen lassen. Mehrere amerikanische Zeitungen berichten aber nun in großer Aufmachung von einem Plan Bellaks, den Atlantischen Ozean mit dem Segelflugzeug zu überqueren. Ob es sich bei dieser Meldung um einen Reklametrick handelt, ob Bellak tatsächlich große Lust hat, auf ungewöhnliche Weise baden zu gehen, mag dahingestellt sein. Man wird es wohl mit einer recht fetten Zeitungsente zu tun haben.

Der einzige weibliche Flughafenkommandant

Dem Irrtum eines Angestellten des Luftfahrtministeriums hat es Miß Wilma Le Cocq zu verdanken, daß sie als einziger weiblicher Flughafenkommandant der Welt auf dem Flughafen der Insel Aldernay im Ärmelkanal „regieren" kann. Ursprünglich hatte sie es auf den Posten einer Sekretärin im Luftfahrtministerium abgesehen.

Wir suchen
für unseren
Motorenbau

Konstrukteure
Teilkonstrukteure
Versuchs-Ingenieure
Betriebs-Ingenieure
Termin-Ingenieure
Termin-Verfolger
mit techn. Vorbildung
Ingenieure
für Ersatzteilplanung
Techniker
techn. Zeichner u. Zeichnerinnen
Nachkalkulatoren
Korrespondenten
Stenotypistinnen

Dreher
Revolverdreher
Bohrwerker
Rundschleifer
Bohrer
Fräser
Werkzeug-Dreher
Werkzeug-Schlosser
Motorenschlosser
Modelltischler

für berufsfremde Kräfte besteht die Möglichkeit zur Umschulung

---

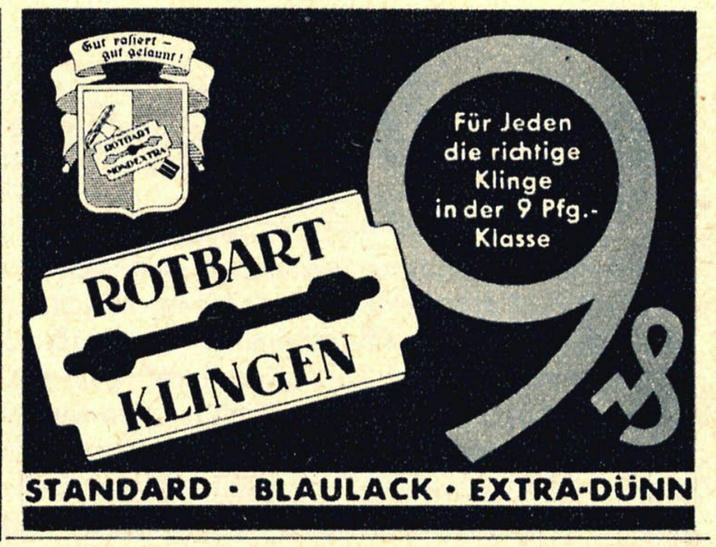
Angebote mit Lebenslauf, Lichtbild, Zeugnisabschriften **(keine Originale)** und frühestem Eintrittstermin erbeten an

JUNKERS FLUGZEUG-UND-MOTORENWERKE A.G.
MOTORENBAU STAMMWERK DESSAU
ABTEILUNG MSD VERWALTUNG

Ihr Antrag geriet jedoch in ein falsches Aktenstück, so daß man annahm, sie bewerbe sich um den soeben freigewordenen Posten des Flugplatzkommandanten. Im Verlauf der Dinge kam nun Miß le Cocq auch noch die Tatsache zu Hilfe, daß sie nämlich bereits über recht gute Erfahrungen im zivilen Flugwesen verfügte. So vertraute man ihr nach Prüfung der Unterlagen den Flughafen versuchsweise an, dessen Leitung sie nach bestandener Probezeit übernommen hat.

Japanische Luftsiege

Nach amtlichen japanischen Mitteilungen wurden von Januar bis Mai 1939 insgesamt 58 chinesische Flugzeuge abgeschossen oder zerstört. Damit hat sich die Zahl der seit Beginn des Krieges in China vernichteten und erbeuteten chinesischen Flugzeuge auf 1561 erhöht. Die Japaner haben Pressevertretern Gelegenheit gegeben, 42 von ihnen abgeschossene chinesische Maschinen zu besichtigen, bei denen es sich ausnahmslos um sowjetrussische Erzeugnisse, nämlich um Kampfmaschinen des Typs I—15, gehandelt haben soll.



„Achtung! — Abspringen!"

Von Major der Schutzpolizei Eggebrecht

Der Fallschirm als „ultima ratio" ist während des Weltkrieges zuerst bei der Feldluftschiffertruppe eingeführt worden und hat so manchem abgeschossenen Beobachter das Leben gerettet. Erst später wurde er auch bei der Fliegerei gebraucht und hat auch hier gute Dienste geleistet.

Als alter Luftschiffer wird man immer wieder gefragt, ob man denn auch mit dem Fallschirm abgesprungen sei und welche Empfindungen man dabei gehabt habe. Erscheint doch dem Laien der Sprung ins Nichts als eine Handlung, die außerordentliche Selbstüberwindung erfordert. In Wahrheit erfolgt der Absprung im Falle der Gefahr gewissermaßen automatisch, denn die Ereignisse entwickeln sich so schnell, daß man gar nicht zum Nachdenken kommt. Die erste Bekanntschaft mit dem Fallschirm machten wir auf der Feldluftschifferschule, wo er uns nach einem einleitenden Vortrag des Ausbildungsoffiziers vorgeführt wurde. Dieser hatte uns auseinandergesetzt, daß der Fallschirm hundertprozentig sicher wäre und daß er nur dann versagen könne, wenn er falsch zusammengelegt worden sei. Der dann folgende Absprungversuch sollte mit einer sandgefüllten Puppe durchgeführt werden, die allgemein „Leutnant Sandsack" genannt wurde. Aus etwa 500 m Höhe wurde die Puppe aus dem Ballonkorb gekippt. Diesen Moment nahmen unsere fernglasbewaffneten Augen zwar wahr, aber dann warteten wir vergeblich auf das hundertprozentige Funktionieren des Fallschirms; dafür wurde ein Sausen hörbar, und in einem benachbarten Kiefernwäldchen spritzte eine Staubwolke empor. Der Rettungsanker hatte versagt.

Bald sollte ich Gelegenheit haben, die Brauchbarkeit des Fallschirms selbst zu erproben. Ich gehörte mit meinem Ballonzug zu der Gruppe Brimont; nach dem Abflauen der Doppelschlacht Aisne-Champagne war ziemlich Ruhe in unserem Abschnitt eingetreten. Es war ein strahlender Sommertag, und mein Ballon wagte sich hoch hinauf ins Blaue. Da eine leichte Sonnendunstschicht die Sicht beeinträchtigte, wollte ich möglichst hoch gehen und ließ den Ballon in kurzen Zeitabständen um je 50 m steigen. Das Zischen des abblasenden Ventils zeigte an, daß der Gasaustausch einwandfrei erfolgte. Ich saß gemütlich in meinem Hängegurt und beobachtete die Front, an der nur einzelne Abschüsse und Einschläge der französischen Artillerie zu sehen waren. Es war ein wahres Etappendasein.

Auf einmal zerriß ein gellender Knall die Ruhe meines Höhenkurortes; der Korb schleuderte wild herum und der Ballon stürzte in die Tiefe. Ich klammerte mich an den Korbrand, schaute empor und sah, daß der Ballon der Länge nach wie eine Wurst aufgeplatzt war. Pfeifend entwich das Gas, wild flatterte die haltlose Seidenhülle im Winde.

Was nun geschah, ging so rasch, daß ich es im einzelnen gar nicht aufzählen kann. Ich muß mich instinktiv im Moment des Absturzes über Bord geschwungen haben. Jedenfalls ging ich an den Leinen des Fallschirmes, der aber nicht aus dem am Korb befestigten Beutel herausgezogen wurde, da der Korb mit gleicher Geschwindigkeit stürzte wie ich selbst.

Dann aber faßte eine Bö den Ballonkörper, verfing sich in den flatternden Stoffmassen und bremste dadurch den Absturz. Die Fallschirmleinen kamen in Zug, der Schirm glitt aus seinem Behälter hervor und ich sauste in freiem Fall in die Tiefe. Etwa 50 m fiel ich wie ein Stein. Während dieses Zeitbruchteils starrte ich auf den Seidenknautsch über mir und dachte immer wieder: „Geht er auf, geht er auf, geht er auf?"

Plötzlich öffnete sich der Fallschirm mit einem sanften Knall, ein heftiger Ruck riß mir den Haltegurt bis unter die Achseln und ich pendelte sanft schaukelnd und froheren Herzens herab. Ein leichtes Auftreffen, das ich durch eine Kniebeuge abschwächte, der Fallschirm sank entspannt zusammen.

Die Erde hatte mich wieder.

Der Ballon war schon früher angekommen, nachdem er mehrfach Saltos vollführt hatte. Korb und Instrumente waren zu Kleinholz geworden.

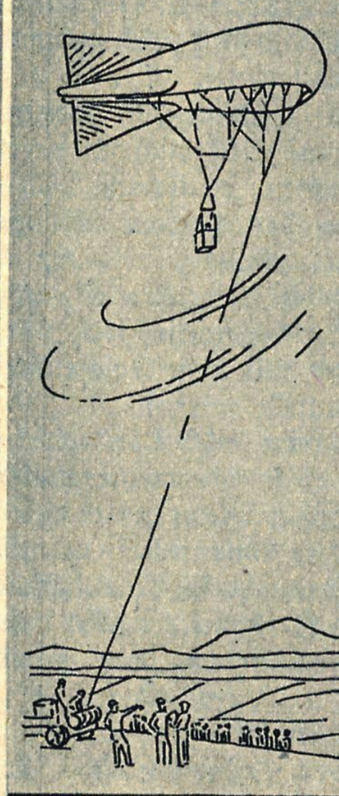
Wie sich später herausstellte, war das Platzen des Ballons auf einen sogenannten Klebefehler zurückzuführen, der die Hülle zum Zerreißen gebracht hatte.

Das zweite „Aussteigen" fand an demselben Frontabschnitt einige Monate später statt. Es vollzog sich gewissermaßen streng vorschriftsmäßig, denn alle Phasen wurden beobachtet.

Ich schoß eine schwere Flachfeuerbatterie auf die

Aisnebrücke von Pontavert ein, da quäkt das zweite Korbtelephon und meldet: „Fliegergefahr, Ballon X soeben brennend abgeschossen." Ich werfe den Blick nach Norden und sehe noch am Horizont die bekannte, feurige Rauchfahne zur Erde stürzen.
Befehl ins Telephon: „Auf fünfhundert Meter einholen."
Mit jähem Ruck zieht die Kabelwinde an, und der Boden kommt langsam näher. Ich prüfe gerade noch den Verschluß des Haltegurtes, da beginnen unten die Flakgeschütze zu bellen und die Maschinengewehre zu knattern.
Das Telephon befiehlt: „Fliegerangriff, fertigmachen zum Absprung." „Nanu, schon so weit?" Also rauf auf den Korbrand! Der Flieger muß über mir sein, ich kann ihn nicht sehen, denn die Masse des Ballonkörpers verdeckt den Ausblick nach oben. Ich kann ihn auch nicht hören, denn der Luftzug des Einholens pfeift sausend durch die Halteleinen. Ich blicke mal nach oben, um den Angreifer zu erspähen, mal in die Tiefe, die sich schreckend und doch wieder lockend unter mir breitet. Da schrillt erneut der Fernsprecher: „Achtung — abspringen!" Und nochmal: „Sofort abspringen!"
Ich zögere einen Augenblick, „verdammt noch mal, diesmal fällt's schwer, vielleicht sind die Brüder unten übernervös", ich höre und sehe doch nichts.
Da summt wieder das Telephon, ich weiß, was es will, schließe die Augen und lasse mich fallen.
Alles andere vollzieht sich programmgemäß. Der Fallschirm kommt frei, entfaltet sich und trägt mich sicher zur Erde nieder. Der Ballon stürzt in einem Flammenwirbel mit ungeheuer schwarzer Rauchfahne herunter. Der Angreifer entkommt, das Abwehrfeuer schweigt. Ich habe meinen Gegner nicht einmal gesehen.
Nachher stelle ich fest, daß ich eine blutende Stelle am rechten Auge habe, sie stammt von dem Fernglas, das ich am Riemen um den Hals trug; es ist mir im Moment des Absprungs ins Gesicht geschlagen. Gemerkt habe ich nichts davon. Abends feierte ich die erneute Lebensrettung durch einen kräftigen Umtrunk im Kameradenkreise.
Dieser Absprung war schwer, denn ich hatte Zeit, seine möglichen Folgen vorher zu überdenken!
Das dritte- und letztemal mußte ich vor Arras herunter.
Die Sturmwoge der „Großen Schlacht in Frankreich" war verebbt und der leidige Stellungskrieg begann von neuem.
Die Entente hatte sich von ihrem Schrecken erholt und begann Revanche zu üben. Besonders tat sie dies durch Masseneinsatz ihrer technischen Überlegenheit. Tag und Nacht schwirrten ihre Flieger durch die Luft und holten manchen braven Ballon herunter. Ja, es kam sogar vor, daß bei einzelnen Luftschifferformationen die Ballone zweimal am Tage abgeschossen wurden.
Für uns von der „aufgeblasenen Konkurrenz" begann eine schwere Zeit, weil eben die englischen Flieger unsere Konkurrenz im Luftraum nicht dulden wollten. Es wurde ausgesprochen ungemütlich. Ich stieg in die Lüfte, allerdings nicht sehr hoch, denn wir hängten damals Stahlschutzschilde an den Ballonkorb und setzten zum Beobachten den Stahlhelm auf, denn wir hatten erheblich unter schwerem Fernfeuer zu leiden, dem wir ja nicht ausweichen konnten. Oft erfolgte ein Doppelbeschuß, das heißt, der Gegner nahm den Ballon unter Brennzünderfeuer und setzte zu gleicher Zeit Aufschlaggranaten auf den Aufstiegplatz, wo sich Kabelwinde, Fernsprechzentrale und Haltemannschaft befanden.
Ich war gerade eifrig damit beschäftigt, mich auf den Bahnhof von Soissons einzuschießen. Da sehe ich, wie der etwas rechts vorwärts von mir befindliche Ballon in Flammen aufgeht. Ich schwinge mich auf den Korbrand und sehe auch sofort Phosphorgeschosse weißstrahlend durch die Ballonhülle sausen. Ich springe ab und der Fallschirm entfaltet sich nach einigen Metern. Der Flieger, ein schneller Spad, stößt mir nach und läßt mir einen MG-Hagel um die Ohren prasseln.
Meine Sorge war, daß der Spad meinen Fallschirm rammen und aufreißen würde; das tat er zwar nicht, ließ aber weiterhin sein Maschinengewehr spielen. Außerdem hielt er sich so dicht an mir, daß die eigene Abwehr nicht schießen konnte, ohne mich selbst zu gefährden.
Ich glitt abwärts und der Spad umkreiste mich in wilden Stößen. Da sackte der Fallschirm durch und ich sah, daß einige Halteleinen im Winde flatterten. Ein Blick nach oben zeigte mir, daß ein Teil der Seide umgeklappt war. Mein Gegner hatte ein paar Leinen zerschossen. Unwillkürlich warf ich die Arme hoch und ließ mich zusammensinken, als ob ich getroffen sei. Der Trick half, denn der Flieger sauste in schnittigem Bogen ab. Weiter trieb ich dahin und hielt mich für gerettet; da hörte ich ein seltsames Zwitschern; ich flog durch die Strichgarben der eigenen Maschinengewehre, die jetzt herausschossen, was der Lauf hergab. Zunächst war ich so erschrocken, daß ich gar nichts tat, dann aber begann ich wild mit den Beinen zu schlagen und mit dem Taschentuch zu winken „hört auf, hört auf!"
Mein defekter Rettungsanker fiel mit beängstigender Geschwindigkeit, denn er konnte meine Last nicht mehr voll tragen. Dreißig Meter unter mir sehe ich den braven Unteroffizier Rönne mit ein paar Mann dahinrasen, um mich beim Aufprall aufzufangen. Doch der Fallschirm ist schneller. Mit hartem Ruck schlage ich auf den Boden, dann schwindet mir das Bewußtsein.
Ich hatte böse Prellungen und eine Verstauchung der Wirbelsäule erlitten, die mich für Monate ins Lazarett und dann in die Heimat brachten, wo ich bis zum Ende des Krieges blieb.

VON KEHLER & STELLING



SCHLAUCHBOOTE

RETTUNGS-SCHLAUCH-BOOTE FÜR SEE- UND LUFTFAHRZEUGE

SCHNELLBRÜCKEN

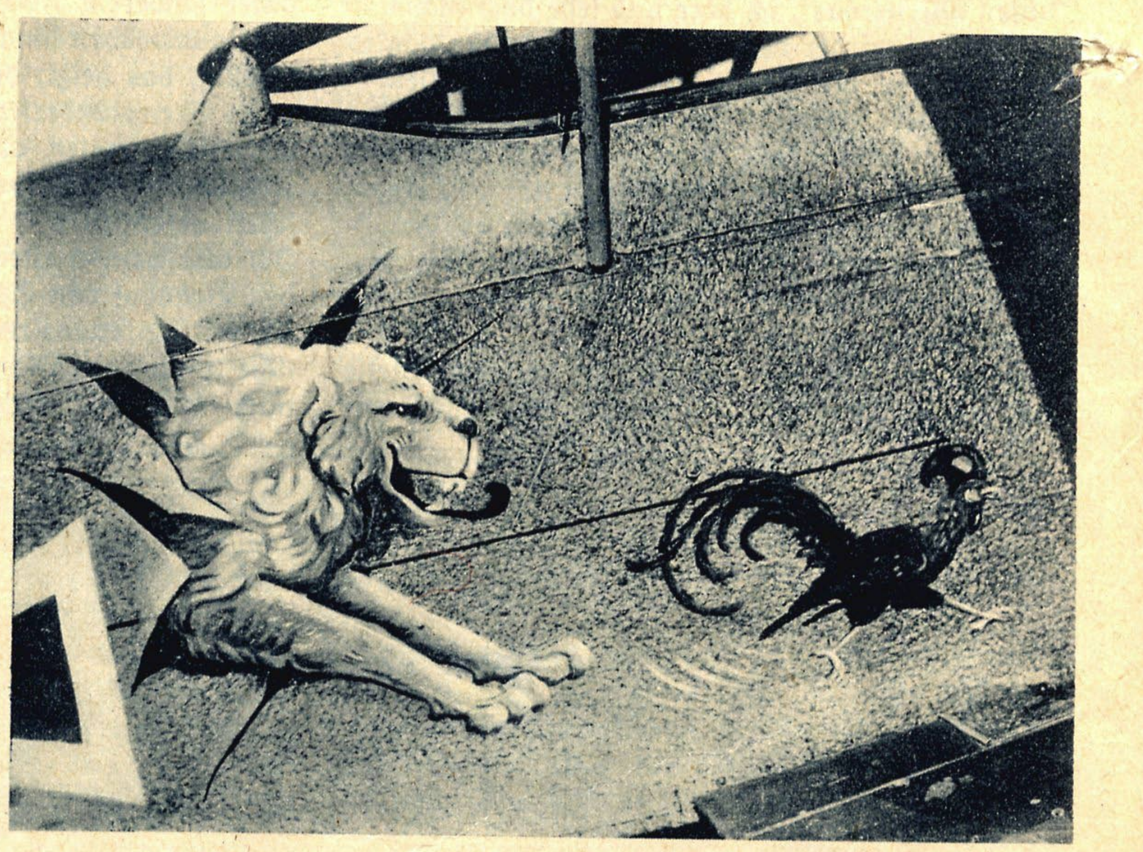
BALLONE UND WINDEN IN JEDER AUSFÜHRUNG

FALLSCHIRME IN JEDER GRÖSSE

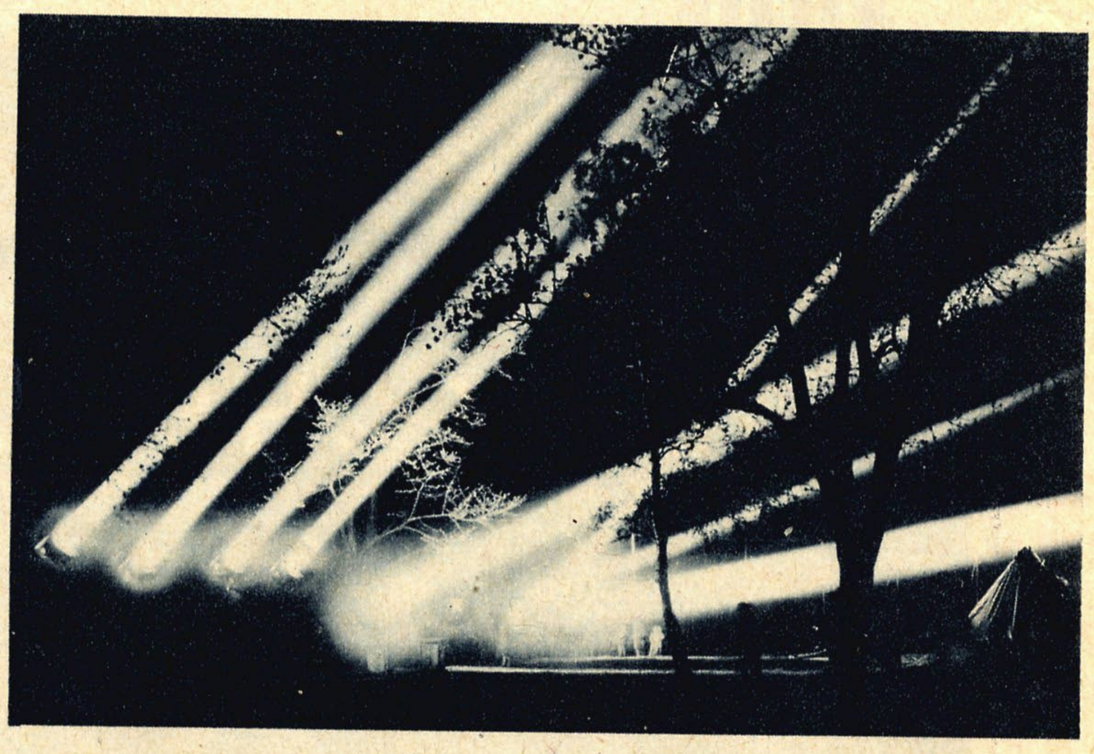
ANSCHNALLGURTE

BERLIN-SCHMARGENDORF BERKAERSTR. 31 · 89 2378

Auch der Humor kam bei der Fliegerei des Weltkrieges nicht zu kurz, wie dieses Bild zeigt. Das Flugzeug wurde natürlich nur in der Heimat zu Schulzwecken verwendet Auf nahme Archiv Graf Fugger



Der bayerische Löwe auf dem Kriegspfad. Er ist hinter dem gallischen Hahn her, sehr naturgetreu zwar, aber doch nur als Rumpfbemalung auf einem Schutzstaffelflugzeug Aufnahme Scherl

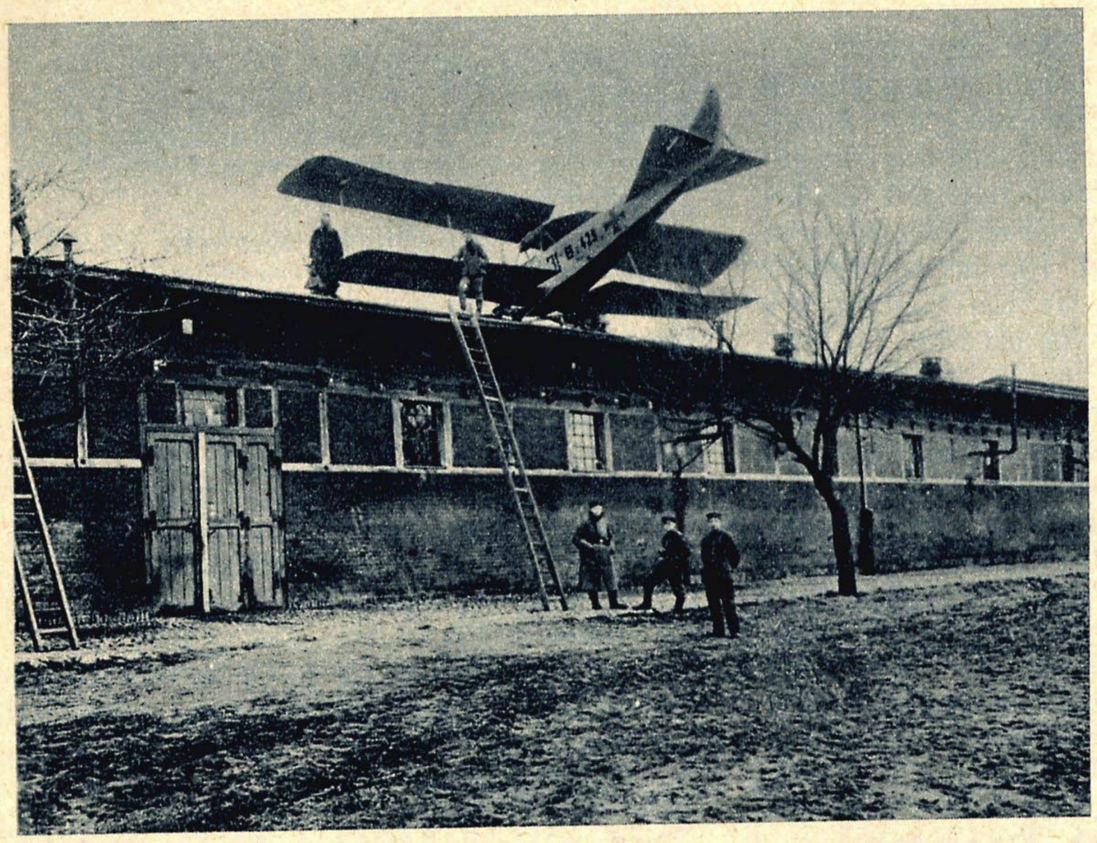


Dieses Bild und das nebenstehende sind von der „anderen Seite", von den Amerikanern. Die Scheinwerferabteilung des Pionierkorps Washington in Tätigkeit bei einem deutschen Fliegerangriff im April 1918
Aufnahme Heeresarchiv Potsdam

Sicherer Ausstieg
auch bei stärkster Verschüttung

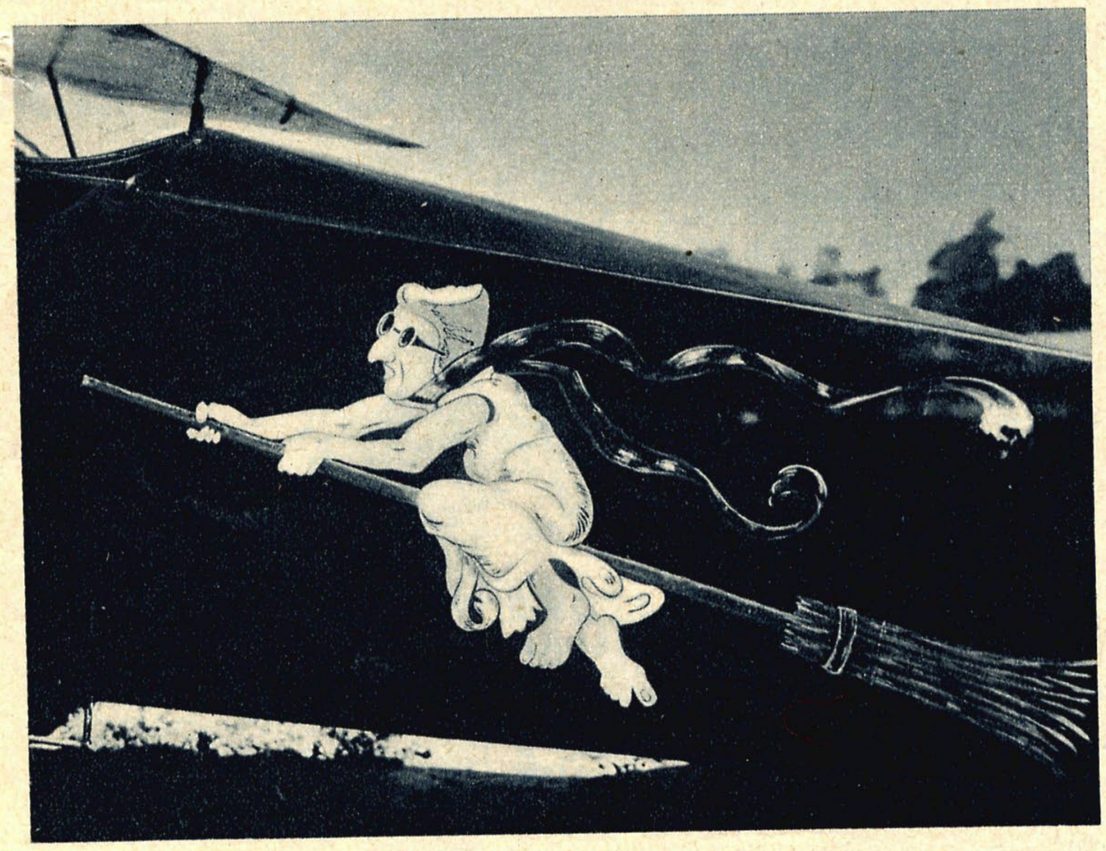
Schutz gegen Kampfgase
gewährleistet der

MAUSER
NOT-AUSSTIEG
FÜR SCHUTZRÄUME u. KELLER



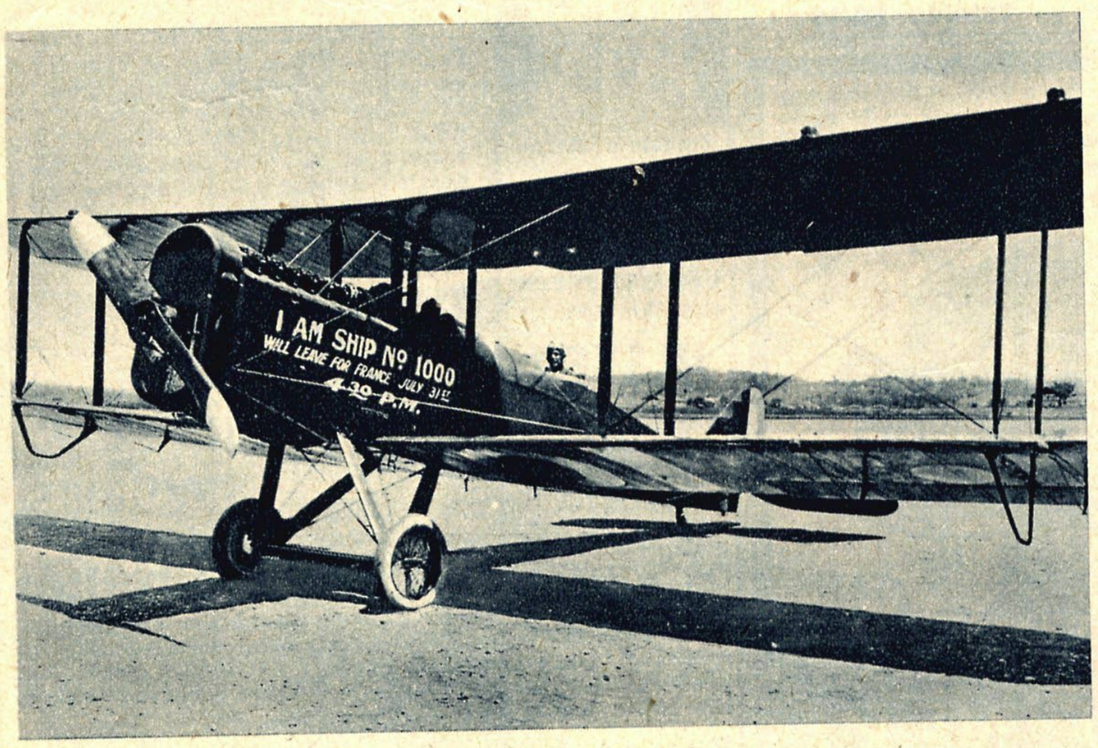
Eine Dachlandung, die von ebensoviel fliegerischem Geschick wie von Glück zeugt. Vor ihrem nur leicht beschädigten Vogel steht die Besatzung in der den Umständen nach gebotenen Heldenpose

Aufn. Kriegsw.-Abt. d. Luftwaffe



Hier hat der Führer eines Jagdflugzeuges sich die besenreitende Hexe als Erkennungszeichen erkoren. Ob er hoffte, mit ihrer Hilfe mehr Luftsiege zu erringen?

Aufnahme Scherl



„Ich bin Flugzeug Nr. 1000", und zwar von einem einzigen Werk, der Dayton-Wright-Gesellschaft in Dayton (Ohio). Diese Inschrift ist der schlagende Beweis für die materielle Überlegenheit unserer Gegner im Weltkrieg

Aufnahme Heeresarchiv Potsdam

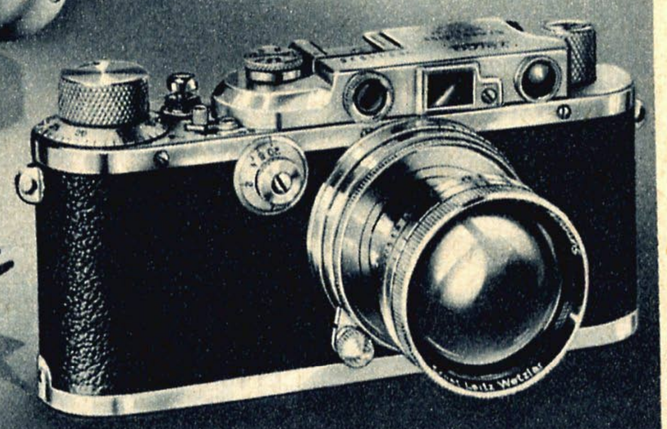
100 Jahre Photographie

25 JAHRE Leica KLEINBILD

LEICA 1914

Leica

LEICA 1939



ERNST LEITZ · WETZLAR

ZÜNDAPP
MOTORRÄDER
bekannt für
Zuverlässigkeit

ZÜNDAPP-WERKE G. M. B. H. NÜRNBERG

L 59 über Afrika

FORTSETZUNG VON SEITE 31

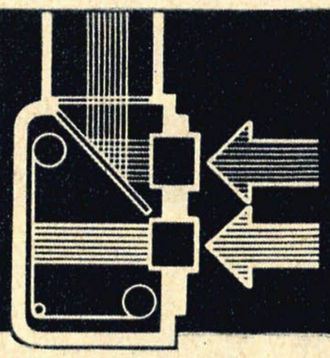
alles wie am Schnürchen gehen. Er wird einen Blitzkursus — so nennt es Grussendorf — dort unten abhalten, einen Blitzkursus für die zu bildende Haltemannschaft. Ja, und dann wird L 59 niedergehen; dann werden sich die alten und die aus der Luft gefallenen jüngsten Afrikaner erst einmal kräftig die Soldatenfäuste drücken. „Verflucht tolle Sache das!" hört Grussendorf die Afrikaner sagen. Wie oft haben alle Mann an Bord schon diese Soldatenfäuste in Gedanken gedrückt. Wie oft schon haben sie das Leuchten und Staunen auf den Gesichtern der Afrikaner gesehen, wenn jene dann Zeuge werden, welch ein Wunderding dieser Zeppelin mit dem sachlich-einfachen Namen L 59 insbesondere ist. Nicht nur, daß er in seinem Leib Medikamente und Proviant, Patronen und Waffen birgt. Das ganze Luftschiff besteht fast aus Nutzlast. Aus der wasserdichten Hülle können Zelte, Schlafsäcke und Tropenanzüge werden, aus dem Metallgerippe Tragbahren, Barackengerüste und Sendetürme für eine eigene Funkanlage. Die Motoren werden die Dynamos der Funkstation treiben. Und die Baumwollhülle, die das Gerippe des Luftriesen umschließt, wird sich als Mull für Verbandszeug entpuppen.

„Verflucht tolle Sache!" werden die Afrikaner sagen. „Verflucht tolle Sache das!" rufen bald auch die Männer in den Gondeln aus. Das Schiff hat sich in ruhiger Fahrt der silbernen Gabel des Nildeltas genähert. In die frohe Stimmung, die angesichts des felsbesäumten Stroms und der — gewaltigen Panzertürmen gleich — aus der bizarren Gebirgswelt emporragenden Felskappen aufkommt, fällt dann die Nachricht vom Bruch des Getriebehauses. Verflucht tolle Sache das! Denn nun setzt der vordere Propeller aus, und mit ihm der Sender der Funkstation. „Nur gut, daß die Empfangsanlage weiter arbeitet!" beruhigt sich der Kommandant.

„Wäre auch nicht schlimm, wenn sie tot wäre", meint Grussendorf dagegen. „Lettow-Vorbeck kann uns keinen Gruß entgegenfunken, Nauen liegt fast 5000 Kilometer ab, na, und von den Engländern ist noch nie was Gutes gekommen, weder zu Wasser oder zu Lande noch gar zur Luft." Zupitza lächelt und schweigt. Grussendorf kann die Engländer wegen ihrer Scheinheiligkeit nicht ausstehen. Das weiß Zupitza. Auch er liebt ihr Gehabe nicht, das auf Täuschung von Feind und Freund angelegt ist; aber der Übereifer Grussendorfs erheitert ihn immer wieder.

Mit dem Sudan bricht die Nacht über L 59 herein. Grussendorf bedient jetzt das Steuer. Er hält

100 JAHRE FOTOGRAFIE
brachten überall ungeheure Fortschritte auf dem Gebiete der Fotochemie, der Optik und des Kamerabaues.



10 JAHRE ROLLEIFLEX
entwickelten eine automatische Spiegelreflexkamera von einzigartiger Vollendung und Vielseitigkeit.

EINE DRITTEL MILLION
Rolleiflex- und Rolleicord-Besitzer fotografieren erfolgreich in aller Welt. Viele glänzen heute bei Wettbewerben und in den bekanntesten Jahrbüchern mit Bestleistungen.

Internationaler Rollei-Wettbewerb.
Einsendeschluß ist der 31. August 1939.
Bedingungen durch den Fotohandel oder
FRANKE & HEIDECKE · BRAUNSCHWEIG

Rolleiflex Rolleicord

An unsere Leser!

Veranlaßt durch zahlreiche Anfragen aus dem Leserkreis haben wir geschmackvolle

SAMMELMAPPEN für den ADLER

geschaffen. Jetzt kann sich jeder durch einen einfachen Handgriff seine „ADLER"-Hefte in eine solche Mappe selbst „einheften". Sie ist aus blauem Kunstleder mit Silberprägung und faßt einen ganzen Jahrgang.

Die Sammelmappen sind gegen Voreinsendung von RM 1.50 einschließlich Porto und Verpackung oder unter Nachnahme (30 Pfg. mehr) zu beziehen vom Verlag Scherl, Abt. Zeitschriften-Vertrieb, Berlin SW 68

Marken-Schreibmaschinen

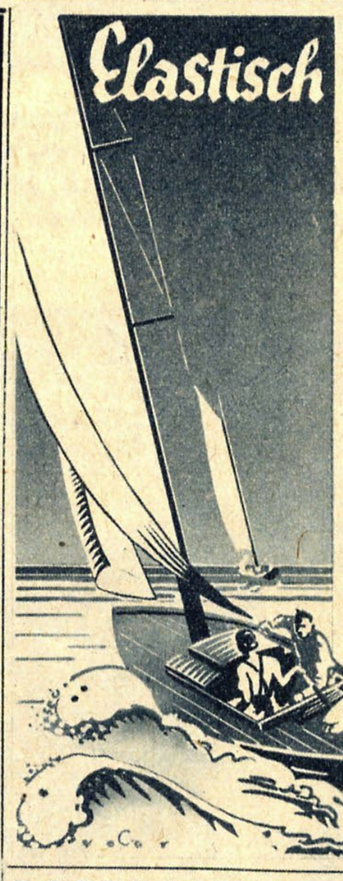
Koffer-Olympia: Barpreis RM 127,50. Anzahl.: RM 14,10. 12 Raten à RM 11,–
Mercedes Prima: Barpreis RM 186,—. Anzahl.: RM 9,60. 24 Raten à RM 8,60.
Lieferg. sofort. Ratenbeginn 4 Woch. später. Illustr. Druckschrift kostenl.

Speer, Abt. A, **Berlin W 30, Rosenheimer Straße 29a / Telefon 26 40 31**

Baracken

FÜR JEDEN ZWECK LIEFERT
WILLI MEINEKE
BERLIN-CHARLOTTENBURG 9.
GMÜND i/ KÄRNTEN

Sommer und Winter
startbereit durch
SKI-HÜTTE
Kantstraße 13, Ecke Fasanenstraße
31 44 66
Königstraße 22-24, am Rathaus
52 25 28



Elastisch und beherrscht

Man kann nicht immer mit „gut Wetter" rechnen, man muß auch auf „widrige Winde" gefaßt sein. Das gilt in allen Lebenslagen. Von besonderem Wert bei Bewältigung schwerer Aufgaben sind gesunde Nerven, körperliche sowie geistige Spannkraft. Fehlt es daran?

OKASA

dient zur Stärkung der Nerven, Steigerung der Leistungskraft und Hebung der Lebensfreude. Okasa enthält lebenswichtige Hormone und Vitamine, nervennährendes Lecithin u. Mineralsalze. 100 Tabl. Okasa-Silber für den Mann 8.80, Gold f. d. Frau 9.50 **in Apotheken**

Zusendung der ausführlichen Broschüre und **Gratisprobe** veranlaßt gegen 24 Pf. Porto **Hormo-Pharma GmbH,** Berlin SW 88, Kochstraße 18.

BESTECKE PORZELLAN
NUR QUALITÄTSWARE

12 Monatsraten. Katalog gratis.
Rodenbach & Husmann
ESSEN A

Feinste deutsche
LODEN-Gabardine-Uebergangsmäntel
wasserdicht imprägniert
ULSTER
nach Ihrem Maß, Sitz gar.
Anzug-Stoffe
Steppdecken
6 Monatsrat., 1. Rate sofort. Maßliste u. Muster unverbindl. Nur bei Mindesteinkommen von RM 160,— monatl.
Teppiche
10 Monatsraten
Lodenhaus Nürnberg
Berlin C 2/41
Spandauerstr. 19

Falsch oder richtig?

Stickstofffrei, Dritteil, Meerrettich. Ich fahre rad — Etwas im großen treiben — Gleich ins Weite und Große gehen — Sich des langen und breiten überlegen — An Eides Statt.

Immer hilft in Zweifelsfällen
Der Große Duden
Er ist im ganzen deutschen Sprachgebiet maßgebend und das Wörterbuch mit dem neusten deutschen Sprachgut.
Teil I: Rechtschreibung
Teil II: Stilwörterbuch
Beide Teile in einen Doppelband in Halbleder-Einband gebund. mit 2 eingeschnittenen praktischen Buchstabenregistern.
Preis RM **11.80**, in Monatsraten von **2** RM an zahlbar. Erste Rate bei Lieferung. Erfüllungsort ist Leipzig. Lieferung durch Buchhandlung **Carl Heinz Finking** vorm. Buch- u. Verlagshaus „Zur Engelsburg" / Leipzig C 1, /5 Reudnitzer Str. 1-7

Windelmull schöne weiche u. blend. weiße Qual., 100 cm br. 23 Pf. d. Mtr. Versand per Nachn., Katalog gratis. **K. Schilling,** Düren 76
Inserieren bringt Gewinn

noch grösser werden
AUCH IN FORTGESCHR. ALTER
DURCH NEUARTIGE METHODE
RM. 2,85 (ärztl. bearbeitet)
KEIN ERFOLG - GELD ZURÜCK!
AUSKUNFT und ERFOLGSBERICHTE DISKRET und KOSTENLOS
H. E. LINTHOUT
KRUMMHÜBEL 62

Meyers Gr. Hausatlas
mit den neuesten Grenzen
mit 213 mehrfarb. Haupt- u. Nebenkarten, einem Register mit 100 000 Namen und einer geograph. Einleitg. Format 30×42 cm.
Vorzüge: Gr. Maßstäbe, Großraumkarten. Reisegebiete. Ungewöhnliche Reichhaltigkeit. Techn. Vollkommenh. Kartogr. Höchstleistg. Preis i. Ganzlein. nur RM. 17.50. Bei Vorauszahl. spesenfrei oder Monatszahlg. v. RM. **2.–** zu uns. Liefergsbed.

Walther Freund & Co., Berlin SW 11
Saarlandstraße 30 / Pkto.: Berlin 7305

prophylaktisch—? oh—wie praktisch! Sagrotan

geraden Kurs auf Khartum. Der Himmel ist übersät mit Lichtern. Nichts ist solcher Pracht, solch leuchtender Welt gleichzusetzen wie der Himmel der Wüstennacht. Im Banne dieser Schönheit denkt niemand an Schlaf. Die Wache wechselt zwar alle vier Stunden; aber auch die Abgelösten liegen wach und starren auf die Himmelswunder.

Es geht auf die Mitternachtsstunde. Da leuchtet Khartum am Horizont auf. Engländer sitzen in seinen Mauern, Engländer in der Stadt des Mahdis. Grussendorf würde am liebsten weiter Kurs auf Khartum halten. Ein paar Bomben ins Nest der verhaßten Engländer würde er gerne als unnötigen Ballast über Bord werfen. Aber dann wäre die große Aufgabe, die Unterstützung der gegen englische Übermacht ausharrenden Schutztruppen, gefährdet. Der Zeiger der Borduhr springt über die Zwölf. Das Luftschiff hält gleiche Höhe mit Khartum. Da schlägt der Funker in seiner Kabine Alarm. Der Kommandant horcht auf. Professor Zupitza wird unruhig. Grussendorf winkt ab. Sicherlich wieder irgend so eine englische Schwindelmeldung. Da springt eine Nachricht aus dem Äther auf Schiff und Mannschaft. Auf der Nauener Welle meldet der Reichsmarinestab:

„unternehmen abbrechen stop zurückkehren stop feind hat besetzt größten teil makondehochland stop steht bereits bei kitangari stop portugiese angreift von süden rest schutztruppe stop . . . an l 59 stop . . . an l 59 stop . . . unternehmen abbrechen . . .“

Kapitän Bockholt steht wie erstarrt. Grussendorf flucht vor sich hin, man solle den Schwindel nicht glauben, das sei ein Trick der Lügentommies. Aber der Funker bleibt dabei: Es ist Nauen! 4500 Kilometer hat der Sender überbrückt, um L 59 die Nachricht zu bringen, daß es zu spät ist.

Der Kapitän ist Soldat. Wohl haben sich in Sekunden Gedanken bei ihm eingeschlichen, Gedanken, die ein Prinz von Homburg einst in die Tat umsetzte, Gedanken, die ihn seinerzeit auf der Schulbank in langen Streitgesprächen bewegt haben. Aber ein Kapitän hat keine solchen Gedanken zu haben. Er nimmt Befehle entgegen und führt sie aus. —

Wieder huscht der Schatten des Luftriesen über Dünenkämme, Oasenfelder, über die gewaltigen Ruinenmahnmale, die überall längsseits des Nils von der gewaltigen Wanderung der Sandmeere, von vergangenen Kulturen sprechen. Wieder verbünden sich Wetter und Waffen gegen das Schiff. Aber die Männer halten durch. Sie erzwingen den Weg in die Heimat.

Viel später dann, als sie erfahren, daß sie dennoch zurechtgekommen, daß sie dennoch dem verwegenen Trupp bedrängter Afrikakämpfer Hilfe, Verstärkung hätten bringen können, da hat dieser und jener mit dem Schicksal gerechtet. Aber auch dazu ließ ihnen das Schicksal nur eine kurze Frist; denn nur gut vier Monate nach dieser großen Wüstenfahrt fanden Schiff und Mannschaft ihr Soldatengrab in den kriegserfahrenen Fluten der Adria.

Der Zauberer

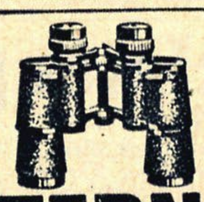
In den Befreiungskriegen tat sich unter Feldmarschall Blücher ein Hauptmann von Hagenow durch außergewöhnliche Kühnheit hervor. Als der Offizier dafür ausgezeichnet worden war, fühlte sich einer der Kameraden zurückgesetzt und ließ sich dazu hinreißen, an Blücher zu schreiben, Hauptmann von Hagenow sei ein Zauberer, der seiner Umgebung und auch seinen Vorgesetzten etwas vormache. Darauf erhielt der Schreiber folgende Antwort: „Der Herr Feldmarschall hat von Ihrer Mitteilung Kenntnis genommen. Der Herr Feldmarschall ist sich nicht darüber klar, ob Hauptmann von Hagenow wirklich ein Zauberer ist. Aber er ist sich völlig darüber klar, daß Sie kein Zauberer sind!“

BIOX-ULTRA
Die schäumende Qualitäts-Zahnpasta
Desinfizierend . . .
Erfrischend . . .
Gegen Mundgeruch . . .
1cm genügt

Bei Rheuma
Gicht, Harnsäure
Arterienverkalkung
nimm
Radiosclerin
Probetabletten und Literatur kostenlos
Radiosclerin G. m. b. H.
BERLIN SW 68/17
Alexandrinenstraße 26

Ingenieur-Akademie
Seestadt Wismar 10
Staatlich anerkannte Fachschule für:
Maschinenbau, Elektrotechnik, Leichtbau – Automobilbau – Luftfahrttechnik

Friedrich Schilling
Flieger an allen Fronten
Ein von echtem Fliegergeist erfülltes Buch. Mit 44 Abbildungen.
Halbleinen 3,80 RM
In allen Buchhandlungen u. Scherlfilialen


FERN-SEHEN
für Jeden.
Feldstecher-Katalog
der die Wahl erleichtert, gratis!
Ihr Vorteil:
Jedes Glas 7 Tage z. Probe.
Teilzahlung.
10 Monatsraten.
PHOTO-SCHAJA
MÜNCHEN-O 60
Der Welt größte Leica-Verkaufsstelle

Abblenden
mal mehr, mal etwas weniger — nicht so einfach. Sie kommen bald dahinter, wenn Sie die kostenlosen Monatsveröffentlichungen lesen, denn sie enthalten viele
PHOTO-KNIFFE
Illustrierter Prachtkatalog gratis. Teilzahlung! Ansichtssendungen! Kostenlose Beratung. Schreiben Sie noch heute an das
PHOTO-HAUS PAUL FRANKE
Inhaber
Paul Franke & Rudolf Henssel
G. m. b. H.
BERLIN SW 11
Saarlandstraße 50 h

Auch die Anzeigen sagen dem Leser viel Wissenswertes

FOTO
Großkatalog
m. 300 sprechenden Bildern — herausnehmbarer Belichtungs-Uhr — und
Hauszeitschrift kostenlos.
5 Tage Ansicht
Teilzahlung.
10 Monatsraten.
PHOTO SCHAJA
MÜNCHEN E 60
Der Welt größte Leicaverkaufsstelle

Das hausärztliche Volksbuch von Weltruf
Neue dritte Million-Ausgabe.
In 13 Sprachen erschienen.
Dr. med. Anna Fischer-Dückelmann:
‚Die Frau als Hausärztin‘
mit über 600 Bildern, Kunsttafeln und Modellen. Die Krankheiten sind in alphabetischer Reihenfolge mit genauer Behandlung ausführlich beschrieben. Einiges aus dem Inhalt: Verbandkunde, Schönheitspflege, Kräuterkunde, Gymnastik, intime Fragen des Ehelebens, Schwangerschaft, Geburt und Wochenbett. Preis 20 RM, in Monatsraten von 2 RM an zahlbar. Erste Rate bei Lieferung. Erfüllungsort Leipzig. Lieferung durch Buchhandlung Carl Heinz Finking vorm. Buch- u. Verlagshaus „Zur Engelsburg“ / Leipzig C 1, 5 Reudnitzer Str. 1-7.

Dr. Druckreys Drula Bleichwachs
heißt das Mittel, das auch Ihre hartnäckigen
Sommersprossen
und Hautunreinigkeiten restlos beseitigt. Mk. 2.10
Chem. Labor. Dr. Druckrey, Quedlinburg. 128
Zu haben in allen Apotheken!

. . . und mittwochs „DIE WOCHE“

Verlangen Sie unsere Liste T. 62. kostenlos!
M. HENSOLDT & SÖHNE
Optische Werke A.G. WETZLAR

Tafelbestecke
72teilig 90 g Silberauf. m. Garant. mod.
Must. 10 Monatsraten. Kat. grat. RM. 100,-
Firma Sobema.
Max Müller, Issa 160

ROMOS-SEIFE
reinigt die HÄNDE von violetter Anilinfarbe, Fett u. Öl u. hält sie sammetweich. Kein Sand etc., keine Ätzung.
ROMOS-VERTRIEB, Janisch & Co., Berlin W 15 / Kurfürstendamm 45

Der Weg zum Likör
CARL MAMPE A.G. BERLIN
Marke Elefant beachten
Besonders bevorzugt: MAMPE HALB UND HALB. MAMPEDIKTINER, MAMPE APRICOT-BRANDY u.a.

Unser 10.000.-RM Preisausschreiben
ORTER hervor!
hat uns, wie zu erwarten war, eine Flut von Einsendungen gebracht. Wer noch keine Lösung abgeschickt hat, versäume nicht, dies rechtzeitig zu tun; gemäß den in Heft 11 des „ADLER“ vom 11. Juli veröffentlichten Bedingungen des Preisausschreibens müssen die Einsendungen spätestens am 1. August an uns auf den Weg gebracht werden.
Die Lösung des Preisausschreibens bringen wir in der nächsten Nummer des „ADLER“, also am 8. August. Die glücklichen Gewinner der Geldpreise werden in der Nummer vom 22. Aug. veröffentlicht.

Neue Kriegsflieger-Bücher

„... rangehn ist alles!" Roman um geschichtliches Geschehen. Mit 37 Photos. Von Thor Goote. Hellmut Reichel Verlag, Berlin. In Leinen RM 4,80.

Richthofens Heldentaten sind oft geschildert worden, am klarsten und zuverlässigsten in dem weitverbreiteten Werk des Generalmajors Bodenschatz. Thor Gootes neue Buch über den „roten Kampfflieger" wird trotzdem viele Freunde finden, denn es packt den wohlvertrauen Stoff einmal nicht nur von der kriegsgeschichtlich-strategischen, sondern mehr von der menschlich-psychologischen Seite her an und erwirbt sich dadurch seine Daseinsberechtigung. In fesselnder Erzählungsform, in lebhafter Rede und Gegenrede lenkt der Verfasser unseren Blick auf die seelischen Quellen der vorbildlichen Haltung des Führers und Kameraden Richthofen und zeichnet auch die inneren Kämpfe, die diesem scheinbar so „gefühllosen" Todesverächter nicht erspart geblieben sind. Er trägt damit — über den eigentlichen Anlaß hinaus — zur Deutung und zum tieferen Verständnis des heroischen Mutes bei, und gerade das gibt seinem fesselnden „Roman" besonderen Wert.

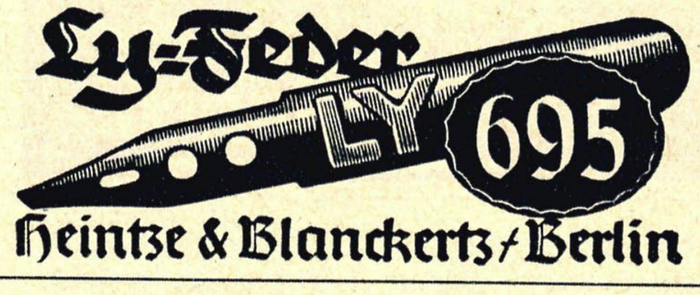
Heinz Luedecke

Wir jagten den Feind. Von Hans Brzenk. Verlag Vorhut-Verlag Schlegel, Berlin. RM 4,50.

Unsere großen Kriegsflieger wie die weniger bekannten Männer, die in unzähligen Gefechten über den eigenen Gräben und über Feindesland durch ihre Einsatzbereitschaft der deutschen Luftwaffe höchste Ehre eintrugen, berichten hier von ihren Abenteuern, bei denen es „gerade noch einmal gut ging". Hier ist nichts von aufgebauschter Sensation, die einfache Schilderung der Geschehnisse in der Sprache der Soldaten, die in vorderster Front kämpften, ist Dramatik genug. Wir empfinden mit stillem Stolz die Heldentaten jener Männer, die mit unzulänglichen Mitteln Höchstleistungen erzielten. Ihre Erlebnisse sind hier von Hans Brzenk zu einem Band zusammengetragen. Wir wissen, daß sie darüber hinaus Bände füllen könnten.

Fritz Stern

Der Kampfflieger Lothar Freiherr von Richthofen. Von O. Schweckendiek. Hanseatische Verlagsanstalt Hamburg 1938. 82 S. mit 9 Abb. RM 3. —



In diesem aufschlußreichen Buch über den Bruder des größten deutschen Jagdfliegers im Weltkrieg macht uns der Verfasser mit Begebenheiten aus dem Leben der Richthofens bekannt, von denen die Öffentlichkeit bisher nichts wußte. Mit vierzig Abschüssen steht auch Lothar von Richthofen mit an der Spitze der erfolgreichen deutschen Kriegsflieger. Mehrmals wurde er schwer verwundet — aber immer wieder riß er sich zu neuen Höchstleistungen empor. Bemerkenswert ist die enge Verbundenheit Lothars mit Manfred. Manfred erkannte rückhaltlos die Fähigkeiten seines Bruders an, der seinerseits zu ihm als dem großen unerreichbaren Vorbild aufsah. Lothar von Richthofen überlebte Bruder und Vater. Er starb den Fliegertod als Pilot der „Deutschen Luftreederei" auf planmäßigem Streckenflug Berlin—Hamburg.

Hans Joachim Kunze

SCHOKOLADE Felsche PRALINEN

Die praktische Schreibmaschine für alle Zwecke

155.– RM mit Koffer

Günstige Teilzahlung

ADLER FAVORIT

Bezugsquellennachweis durch:

ADLERWERKE VORM. HEINRICH KLEYER AKTIENGESELLSCHAFT FRANKFURT/MAIN 53

VERGRÖSSERUNG vom Kleinfilm 24×36
5× 8 10 Pf.
7×10 15 Pf.
Bildmuster umsonst!
Photo-Görner DRESDEN 180

Grauer Star
u. s. operationslose Behandlung
Auskunft kostenl.
A. Kuschel
Hagen i. W. 16

Kieler Matrosen-
Kind.-Anzüge, Kleid. u. Mäntel, Alter, Körpergröße (Scheitel bis Fußsohle) Knabe od. Mädch. u. Berufangeb. Marine-Offizier-Tuche, Jachtklubserg., farb. Kammgarne f. Anz., Damenmänt., Kostüme, Kleid. Fertigkleidung: Anzüg., blau und farbig, Ulster, Damenmänt., Kostüme, Kleider usw. Körper- u. Konfektionsgröß. unbedingt erforderlich. Bemust. Angeb. u. Preisl. gratis. 3-4monatl. Ratenzahlg. Versandhaus B. Preller, Kiel 4

HOHNER

Gratis-Katalog, 64 Seiten, Insges. 162 Abbild. Alle Instrumente originalfarbig. Kleine Anzahlung. 10 Monatsraten
LINDBERG
Größtes Hohner-Versandhaus Deutschl.
MUNCHEN
Kaufingerstraße 10

FOTO

Alle Marken-Apparate, neueste Modelle, auch Heimkino (Schmalfilm) 1/5 Anzahlung, Rest bis 10 Monatsraten. Alte Kamera nehme in Zahlung. Fernberatung. Kameraführer 539 kostenlos
Karl Römer
Berlin SW 61 (A)
Blücherstraße 1

Lesen Sie die ‚Woche'

Silberauflage 90 gr.

Bestecke, Uhren
Schmuck, Juwelen
Porzellan. Lieferung portofrei an Private
Pracht-Katalog gratis. Niedere Preise Raten ohne Aufschlag
Gäckle & Co.
Pforzheim 330
Was wünschen Sie?

Rabe-Prismenglas „Weera"
6 x 30, Ia Rathen. Fabrikat, ein Spezialglas für militär. Zwecke, in Sporttasche 52,-M.
in festem Behälter mit Koppelschlaufe 59,50,-M.
Einkaufs-Vorteile:
Kleine Preise - Ansichtssendung einiger Gläser auf 8 Tage ohne Kaufzwang und spesenfrei - Bar- od. Teilzahlung - Preisliste über Ferngläser jeder Art, Mikroskope, Waffen usw. kostenl.
W. Rabe, Rathenow 54
Optikhaus / Gegr. 1874

Wer wirbt, kommt vorwärts

Reiseauskünfte
durch Scherls Reisebüro
Berlin SW 68, am Dönhoffplatz

Sie müssen Briefe schreiben, die Eindruck machen!

Sachlich, flott, kurz, verbindlich. Bestellen Sie meinen großen Briefsteller: „Briefe, die Eindruck machen", 376 S., in Ganzleinen gebunden, 4.45 einschließlich Porto (Nachnahme RM. 4.75). Verkaufs-, Bewerbungs-, Mahn-, Beschwerdebriefe, Schreiben an Behörden, Verträge, Klagen, Widerklage, Hilfe ohne Rechtsanwalt, Privatbriefe zu allen Gelegenheiten. Nur das richtig gewählte Wort bringt Erfolg und Nutzen. Garantie: Rücknahme bei Unzufriedenheit!
Buchversand Gutenberg, Dresden-St. 356

Vor dem Marsch die Füße pflegen!
Wundlaufen Fußschweiß
verhütet und beseitigt Gerlach's Fußkrem Gehwol
Dose 40. 58. 80 Pf. in Apothek. u. Drogerien

D.B.K. — Die größte private Krankenversicherung Großdeutschlands ist die Krankenversicherung der deutschen Beamten.

Mehr als 770 000 Versicherte und 17 Millionen Reichsmark Vermögensrücklagen.

Der D.B.K.-Versicherungsschutz bietet bei einer Versicherung nach den Tarifen E, F, G, H, K und P drei besondere Vorteile:
Keine Kündigung des Versicherungsvertrages, also Versicherungsschutz auf Lebenszeit,
keine Beschränkung der Leistungspflicht auf 26, 39 oder 52 Wochen,
keine Beschränkung der Leistungspflicht auf Jahreshöchstsätze.

Kennen Sie unseren neuen Großschadenstarif K I, unsere Krankenhaus-Tagegeld-, Operations- und Geburtskosten-Versicherung?

Fordern Sie noch heute unsere Aufklärungsschriften, die wir Ihnen kostenlos und unverbindlich zur Verfügung stellen.

Deutsche Beamten-Krankenversicherung V. a. G., Sitz Koblenz / Rh., Kaiser-Friedrich-Straße 15/19

Der Adler erscheint 14-täglich. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf monatlich, einschließlich 6 bzw. 9 Rpf Postgebühren, hierzu 2 Rpf Zustellgeld je Heft. Hauptschriftleiter Hermann Schreiber, Berlin W 15. Stellvertreter sowie verantwortlich für den allgemeinen Teil Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg. Verantwortlich für Luftwaffe und Technik Josef Grabler, Berlin-Lichterfelde. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, Berlin-Frohnau. DA II. Vj. 1939 über 300 000. Pl. 2. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher-Sammel-Nr. Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 61. — Entered as second class matter at the Post Office, New York, N. Y. — Printed in Germany

„Reiter unterm Himmel“. Kriegsbriefe eines jungen Ulanen und Fliegers von Caspar Kulenkampff-Post. Rowohlt-Verlag, Stuttgart. RM 4,50.

Die Briefe, die Caspar Kulenkampff-Post, ein Bruder des berühmten Violinvirtuosen Professor Kulenkampff, in den Jahren 1914 bis 1918 von der Westfront an seine Eltern geschrieben hat, sind mitreißende Bekenntnisse unbeugsamer Jugendkraft und jenes Kämpfergeistes, der in den Reihen unserer Soldaten im Weltkrieg so viele Wunder an Tapferkeit und Aufopferung bewirkt hat. Als Ulan kam Kulenkampff-Post an die Front und ging dann zu den Fliegern, deren ritterliches Kriegertum seinem verwegenen Reitersinn wohl am nächsten lag. In den Schilderungen, die der Sohn anschaulich und in jungenhafter Frische seinen Eltern gibt, steigt vor den Lesern das Bild jener schicksalvollen Jahre und unserer heldenhaften deutschen Flieger auf, unter denen besonders der damalige Leutnant Göring oft bewundernd genannt wird. Mehrere Monate vor Waffenstillstand verunglückte Caspar Kulenkampff-Post tödlich auf der Höhe eines strahlenden Heldenlebens.

Georg Böse

„D^r Fli^ger von Rottenburg.“ Von Hanns Haller. Gauverlag Bayerische Ostmark, Bayreuth. RM 2,50.

In schlichter Sprache erzählt der Verfasser das kämpferische Leben des Schlossergesellen und Kriegsfliegers Max Ritter von Müller, der für seine Tapferkeit an der Westfront als erster Soldat aus dem Mannschaftsstand im Weltkrieg mit dem Offiziersdegen ausgezeichnet wurde. Nach 38 Siegen fand Müller sein heldisches Ende: aus 400 m Höhe sprang er aus dem brennenden Flugzeug. Fallschirme gab es damals für die Jagdflieger noch nicht. Mit dem Max-Josephs-Ritterorden wurde Müller noch nach dem Tode der Adel verliehen.

Hans Kahlert

Das Spülwasser

Der alte Marschall Wrangel kümmerte sich um alle Angelegenheiten der Truppe und hatte es sich zur Gewohnheit gemacht, sich durch unvermutete Besichtigungen vom Stand der Behandlung und Verpflegung seiner Soldaten zu überzeugen. So kam er auch einmal an einer Mannschaftsküche vorüber, aus der zwei Soldaten gerade einen dampfenden Kessel heraustrugen. „Löffel holen!“ befahl Wrangel. Etwas verdutzt sahen sich die beiden Kesselträger an. Als einer von ihnen etwas hervorstotterte, donnerte der Feldmarschall: „Hat er nicht gehört? Löffel holen!“ Die Soldaten setzten den Kessel ab, und Wrangel kostete mit dem schnell herbeigeholten Löffel den Inhalt. „Pfui Teufel!“ kam es entsetzt von seinen Lippen. „Das schmeckt ja wie Spülwasser! Was ist denn das, Kinder?“ — „Ist auch Spülwasser, Exzellenz!“

Tauschen

Sie Ihre Kamera günstig gegen eine moderne und bessere ein. Katalog „200 Kameras“ Sonderliste gebr. Apparate, Hauszeitschrift kostenlos. 1 Jahr Garantie, l-a-n-g-s-a-m zahlen!

Photo Brenner Köln S.K.6

Togal

gegen Gelenkschmerz

Togal ist hervorragend bewährt bei

Rheuma | Nerven- und Kopfschmerz
Ischias | Erkältungen
Hexenschuß

Unzähligen haben Togal-Tabletten rasche Hilfe gebracht. Die hervorragende Wirkung des Togal ist von Ärzten u. Kliniken seit 25 Jahren bestätigt. Keine unangenehmen Nebenwirkungen. Haben auch Sie Vertrauen und machen Sie noch heute einen Versuch — aber nehmen Sie nur Togal!

M 1.24 In allen Apotheken

Kostenlos erhalten Sie das interessante, farbig illustr. Buch „Der Kampf gegen den Schmerz“, ein Wegweiser für Gesunde und Kranke, vom Togalwerk München 27 Z.

So jung und schon Sorgen?

um die Schlankheit! Veranlagung und wenig Bewegung machen all zu bald stark und rundlich. Deshalb brauchen Sie nicht hungern. Trinken Sie rechtzeitig den naturgemäßen, unschädlichen

Dr. ERNST RICHTERS Frühstückskräutertee

Auch als Dristabletten und Dris-Extra-Dragees in Apotheken und Drogerien

Sommersprossen

und andere Hautunreinheiten beseitigt

VITALIS-Bleich-Creme

Aufklärungsschrift kostenlos

Kukirol-Fabrik • Berlin-Lichterfelde

Tanz im Selbstunterricht

mit 174 Bildern. Sie lernen bequem und sicher zu Hause Foxtrott, Slowfox, Tango, Onestep, Twostep, Stepianz, Engüsh waltz, Boston, ferner den guten alten Walzer (auch linksherum), Polka, Rheinländer, Mennett, Figurentänze usw. Jeder Schritt genau abgebildet und erklärt. — Dazu: „Die Kunst zu plaudern und gewandt zu unterhalten“, die Sie befähigt, sich überall beliebt zu machen. Bestellen Sie die Auflage 1938/39: „Der flotte, redegewandte Tänzer“, RM. 3.85 einschließlich Porto (Nachnahme RM. 4.15)

Buchversand Gutenberg, Dresden-U 356

Wir fabrizieren

MAUSER
Jagd-, Sport- und Verteidigungswaffen

MAUSER
10-Tasten-Addier- und Buchungsmaschinen

MAUSER
Präzisions-Feinmeßwerkzeuge

MAUSER
Spezial-Industrie-Nähmaschinen

MAUSER-WERKE A-G
OBERNDORF (NECKAR)

Verlangen Sie Prospekte AF 620 unter Angabe des interessierenden Fabrikates

Haar in Gefahr? Sebalds Haartinktur! beugt vor — baut auf!

Daß man derartig Gutes so billig erfährt, ist etwas was Jedem an Pilo gefällt!

Pilo — das preiswerte Schuhpflegemittel für Anspruchsvolle

P-35a 1661

AKUSTIKA GEHÖRT INS OHR!

bei Zugluft, Wind

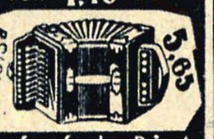
Erhitzung und stets zum Baden! Die antisept., schalldurchlass. Tierhaarpfropfen sind erprobt bei Ohrenleiden! In Apotheken, Drog. 30 und 90 Pf.

Katalog Zauber Kunst Gratis J. BARTL Hamburg 36/54

Musikinstrumente bekannt gut nie teuer

ab 8.75 ab 27.25 ab 4.25 31.-

Spezialität: Handharmonikas von 4.40 an



Nr. 7375a 5.95

Großversand an Private

Nr. 170a 21.75

Über 1 Million Käufer

Nr. 24917 35.-

Ca. 35000 Dankschreiben

Nr. 22902a 27.-

Größtes Versand-Fachgeschäft

41 Tasten 120 Bässe 122.-
34 • 80 • 89.-
31 • 24 • 67.50

Günstige Ratenzahlungen 1 bis 5 Jahre Garantie, je nach Instrument.

Fabrik u. Vertrieb Meinel & Herold Klingenthal Nr. 163

Katalog umsonst

IM DREIECK

Kopfschmerzen

gehören für mich längst der Vergangenheit an. Ich schwöre heute auf Herbin-Stodin **mit dem H. im Dreieck.** Es ist nämlich erstaunlich, daß man oftmals direkt darauf warten kann, wie durch diese altbewährten Tabletten oder Kapseln **mit dem H. im Dreieck** der krampfartige Druck im Kopf, das schmerzhafte Ziehen im Nacken und die bei Tag und Nacht quälenden Hüft- und Nervenschmerzen, die die Schaffenskraft so lähmen, beseitigt werden. Überzeugen Sie sich durch einen Versuch. Es ist Ihr Vorteil!

10 Tabl. 0.60 · 20 Tabl. 0.99 · 60 Tabl. 2.42

Verlangen Sie aber in der Apotheke ausdrücklich:

Herbin-Stodin H mit dem H. IM DREIECK

H.O.A. WEBER MAGDEBURG

Musik Instrumente! Dann Wilh. Kruse

Markneukirchen 21 und Klingenthal, Sa.

Foto

Apparate mit 10 Monatsraten kleiner Anzahlung. 5 Tage Ansicht. Garantie. Tausch gebr. App. Katalog Fotowähler kostenl.

„Bezee“ das große Fotohaus LEIPZIG Gi 63

Seit Generationen

Gilka

Liköre Kümmel

Hess-Harmonikas

10 Knopftast. 4 B 8.- an
21 Knopftast. 8 B 16.- an
Clubab 26.-

Mit Rundschliffstimmen
21 Tasten 8 Bässe 20.- an
25 „ 12 „ 33.- „
25 „ 24 „ 45-52.- M.

Garantiel
30 Tasten 24 Bässe 65.- an
34 „ 48 „ 81.- „
34 „ 80 „ 88.- „
41 „ 120 „ 120.- „

Bunter Katalog umsonst! Täglich Dankschreiben! Alle Musikinstrumente so preiswert in großer Auswahl

Alte Musik von Hess Nachf.

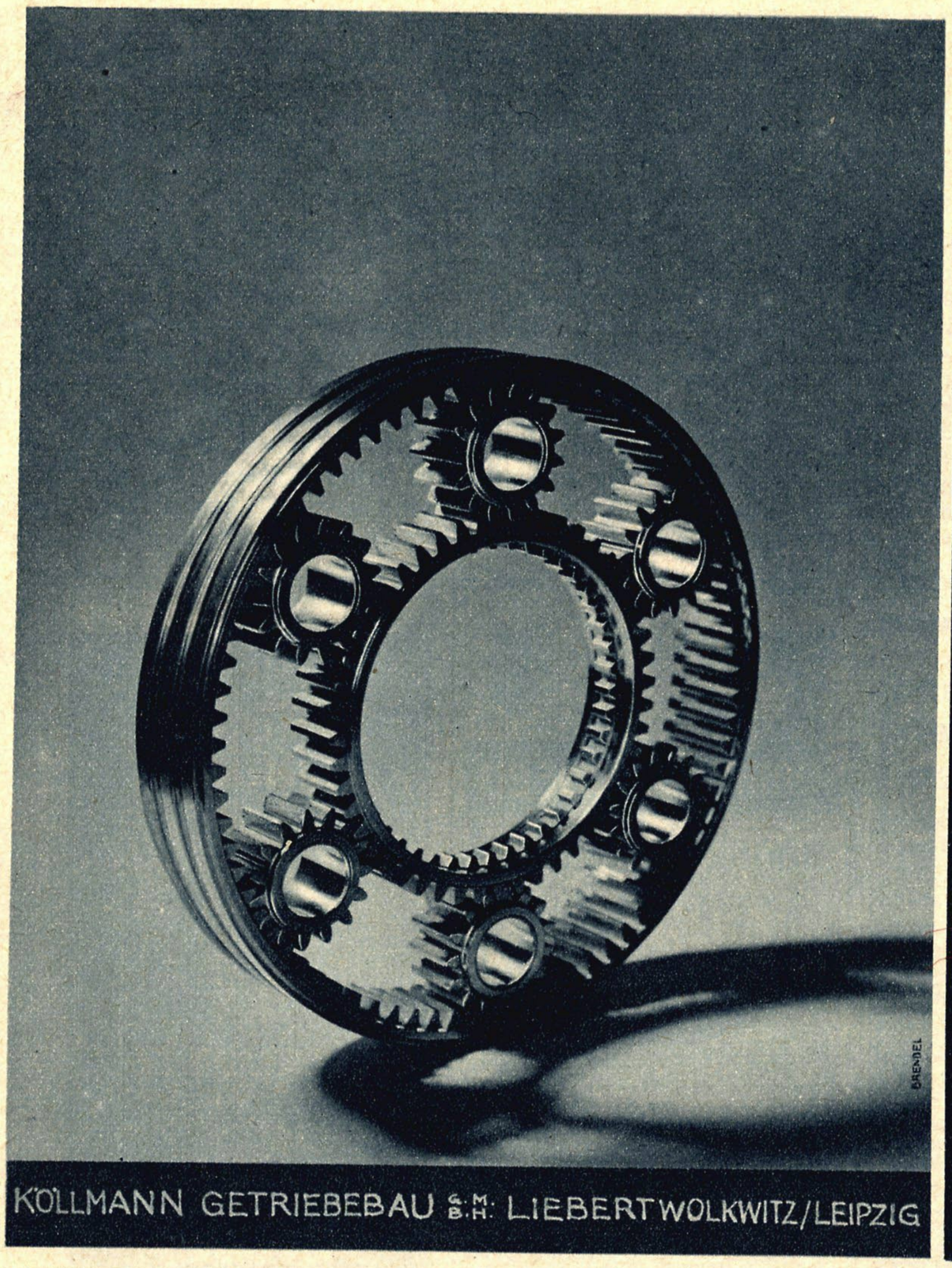
Klingenthal-Sa. 307

Fahrräder mit Tretstrahlern

„Marke Vaterland“
m. Frl. u. Rücktr. v. 30.-
m. Dyn. Beleucht. v. 34.-
mit Zweigang v. 57.-
Motorfahrräder
billig. Auch Teilzahl.

Katalog mit 60 Modellen kostenlos

Friedr. Herfeld Söhne
Neuenrade i. W., Nr. 166


KÖLLMANN GETRIEBEBAU G.M.B.H. LIEBERTWOLKWITZ/LEIPZIG

Wer selbst photographiert
der wird sich immer über seine eigenen Bilder freuen, die für ihn persö..liche Erinnerungen bergen.
Ein Film, der sogar bei vielfachem Überbelichten noch gute Bildresultate gibt, ist der bekannte
Agfa Isopan-Film
8 Aufnahmen 6×9 1,— RM
Agfa
Isopan
Feinkorn Film
Fine grain
Grain fin

ZÜNDAPP
MOTORRÄDER
bekannt für
Zuverlässigkeit
ZÜNDAPP-WERKE G. M. B. H. NÜRNBERG

Theoretische Leistung
Verlust durch Fehler u. Leistungsabfall
Tatsächliche Leistung
Was kostet Sie eine Arbeitsstunde?
Unter Umständen ein Mehrfaches des errechneten Betrags. Dann nämlich, wenn neben dem natürlichen Leistungsabfall Irrtümer, Schreib- und Lesefehler unterlaufen, die zeitraubende Kontrollen und Korrekturen erfordern.
Abhilfe schaffen, alle Fehlerquellen beseitigen, zwangsläufig richtig und verläßlich arbeiten, kurz: ADREMA einsetzen — das hält die Kosten einer Arbeitsstunde niedrig! In jeder Abteilung jedes Betriebs schafft ADREMA ständige Sicherung des fehlerlosen Arbeitsablaufs, Übersicht und Zeitgewinn.
ADREMA
Unsere ausführliche Druckschrift 50 über den ADREMA-Einsatz und Arbeitsvorschläge erhalten Sie unverbindlich und kostenfrei.
ADREMA Maschinenbau G.m.b.H.
BERLIN NW 87

Denken - Raten - Lösen!

Nachdruck verboten

Rösselsprung

	vor	fern	schwim	glänzt		wol		ſter	von	
heut	mer	mer	dem	liegt	de	ſchon	die	an	ken	und	ne
ſtern	mor	das	vom	ſchim	auf	ken	un	die	her	wind	o
	zum	le	im	mü	ter	ſchwankt	ſteht	weht	ein	ſin	tert
ben	ge	gen	ter	bett	meer	ge	ſchau	und	der	ſten	ſchlaf
	das	ſich	tod	wie	49053		und	an	er	zit	
	am	ro	es	fah			ſtern	der	im	trun	
drängt	holz	geh	ſchein	hell	zieht	froh	er	geht	kühl	in	noch
him	aus	auf	ein	be	ler	ne	tag	wird	ken	hal	
im	rend	ein	me	len	vo	neut	von	ſich	greift	zweig	die
noch	mel	al	gel	and	bau	be	me	ein	baum	der	ben
	ruft	rer		ein		zu	grüßt	trau	luft		

Silbenrätsel

am — auf — ba — ber — boh — drill — e — e — e — ein — ent — fal — feu — frau — füll — gau — gelt — gie — haus — he — hör — horn — in — ka — ke — le — mer — mer — mir — mo — mond — ner — neu — ni — o — rat — rer — ros — ru — rung — salt — schel — schlit — schrei — si — sten — stinkt — te — te — ten — ti — tusch — ul — wand — wün

Aus vorstehenden 55 Silben sind 20 Wörter zu bilden, deren Anfangs- und Endbuchstaben, beide von oben nach unten gelesen, ein Wort von Lavater ergeben.

Bedeutung der einzelnen Wörter: 1 Raubvogel, 2 italienischer Opernkomponist, 3 Bezahlung, 4 Monatsletzter, 5 Werkzeug, 6 Gegengrund, 7 Sinnbild des Reichtums, 8 Kletterpflanze, 9 winterliches Transportmittel im Gebirge, 10 Zusammenschmelzung, 11 Lebensgefährtin, 12 Farbenbehälter, 13 Phase des Erdbegleiters, 14 unbewußte Verhaltungsweise, 15 arabischer Titel, 16 umstrittenes Suchgerät, 17 bekannter Ort in den bayerischen Alpen, 18 Schreckensruf, 19 städtisches Gebäude, 20 Gestein.

49495

Kastenrätsel

a a a a a a a a a a, b b b, c, d, e e e e e e, g g, h, i i i i, k, l l l l l, n n n, o o o o o, p, r r r r r, s s s, t t, u

1	2	3	4	5	6	7	8	9
B	A	R	C	E	L	O	N	A
A	L	E	A	U	I	B	U	L
S	T	I	E	R	E	L	R	A
A	O	H	S	Ö	D	I	D	S
T	N	E	A	R	I	G	E	K
T	A	R	R	A	G	O	N	A

Die Buchstaben ergeben, richtig eingesetzt, in den senkrechten Reihen Wörter folgender Bedeutung:

1 Gestein, 2 Stadtteil von Groß-Hamburg, 3 storchartiger Vogel, 4 römischer Feldherr und Staatsmann, 5 Erdteil, 6 deutscher Chemiker, 7 Haftung, 8 Himmelsrichtung, 9 Halbinsel in Nordamerika.

Bei richtiger Lösung nennen die oberste und die unterste Waagerechte je ein Stadt in Spanien.

49271

Buchstabenumstellrätsel

Tula — Leda — Ton — Belag — Horst — Christel — Preis — Rose — Lorch — Merkmal — Feile — Knie — Torf — Mehl — Rauch — Neige

Die vorstehenden Wörter sind durch Umstellen der einzelnen Buchstaben in Wörter anderer Bedeutung zu verwandeln. Die Anfangsbuchstaben der neuen Wörter nennen, in der angegebenen Reihenfolge gelesen, einen Wettbewerb.

48979

Auflösungen der Rätsel aus voriger Nummer

Kreuzworträtsel: a) 1 Tirol, 4 Geige, 7 Aberdeen, 9 Bad, 11 Ast, 13 Uranus, 15 Kasse, 16 Nachen, 17 Therme, 19 Erlaß, 21 Import, 23 Ilias, 25 Moebel, 26 See, 28 Ate, 29 Obernigk, 30 Lasso, 31 Gatte; — b) 1 Tabak, 2 Rad, 3 Lehrer, 4 Genua, 5 Ina, 6 Eutin, 8 Donner, 10 Anatomie, 12 Spessart, 13 Usedom, 14 Schall, 18 Meteor, 20 Liebig, 21 Insel, 22 Romeo, 24 Saege, 27 Eos, 28 Akt.

Erdkundliches Silbenrätsel: Dem Mann zur liebenden Gefaehrtin ist das Weib geboren. — 1 Doberan, 2 Euphrat, 3 Madrid, 4 Mantua, 5 Adria, 6 Nienburg, 7 Nubien, 8 Zugspitze, 9 Unstrut, 10 Rendsburg, 11 Lugano, 12 Innsbruck, 13 Ellwangen, 14 Basel, 15 Elbing, 16 Neubreisach, 17 Doggerbank, 18 Eider, 19 Neubrandenburg, 20 Garonne, 21 Eberswalde, 22 Friesack, 23 Apennin.

LANGST RECHKEN FLUG

CLEMENS MÜLLER A.-G., DRESDEN

URANIA

URANIA

SCHREIBMASCHINEN

groß und klein — für alle Zwecke

sind überraschend geräuscharm
und arbeiten spielend leicht
Verlangen Sie Spezial-Prospekte W

CLEMENS MÜLLER A.-G., DRESDEN

URANIA-WERKE DRESDEN

CLEMENS MÜLLER A.-G., DRESDEN

URANIA-WERKE DRESDEN

Haben Männer Temperament?

Temperament? Das ist auf den ersten Blick schwer festzustellen. Aber, wenn „er" es eilig hat und sich morgens beim Rasieren schneidet, dann ist es da, das Temperament, in seiner ganzen „herrlichen" Naturgewalt. — Die oben dargestellten vier Charaktergrundtypen sind aufschlußreich für die Selbsterkenntnis und bestätigen die alte Weisheit: Kleine Ursachen — große Wirkung. Und nun versuchen Sie einmal die Eukutol-Rasiercreme oder -Stange mit blutstillender Wirkung. Das Rasieren geht noch einmal so leicht: das liegt an der neuartigen, barterweichenden Zusammensetzung. Der Kragen bleibt tadellos: das liegt an der blutstillenden Wirkung. Sie fühlen sich frisch und gepflegt: das liegt an der Hautentspannung und der besonders feinen Parfümierung. Senden Sie 12 Pfennig in Briefmarken zur Erstattung der Porto- und Verpackungsspesen an die Chemische Fabrik Promonta G. m. b. H., Werk Kosmetik, Hamburg 26, und Sie erhalten eine Probetube Eukutol-Rasiercreme, ausreichend für siebenmaliges Rasieren.

Das Überraschende:
Die blutstillende
Wirkung!

Eukutol Rasier

Creme RM 1.10. Stange RM –.55

http://mirageswar.com/=

Jeder „Schuss" ein Treffer

mit *Sixtus* der Belichtungspistole!

Wer den *Sixtus* hat, fotografiert besser!

Hersteller: **GOSSEN**/ERLANGEN
Fabrik elektrischer Präzisionsmessgeräte.
Das Mavometer, das Asymmeter und andere
Original-Konstruktionen

Luftbild H. Schaller, Freig. durch RLM 2247